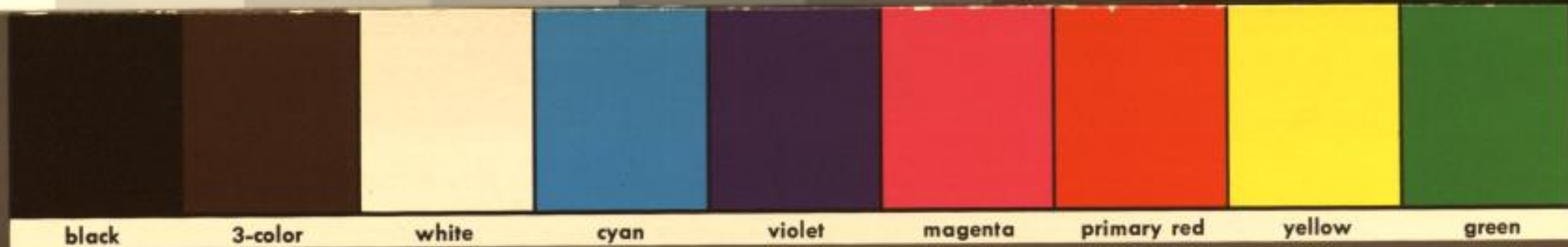
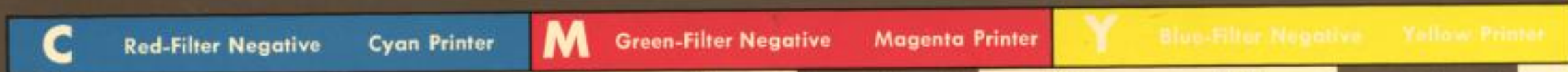




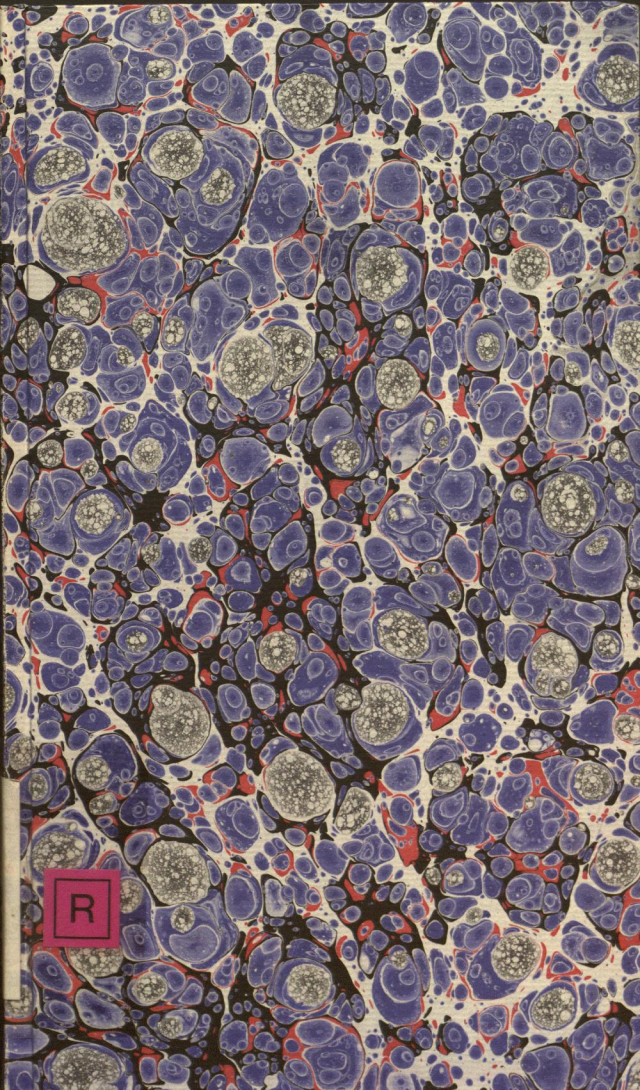
KODAK GRAY SCALE



KODAK COLOR CONTROL PATCHES



These colors have been selected as representative of those inks commonly used in photomechanical reproduction.



R

UB Braunschweig

84



2235-809-9

62



Leitf.
II. 8. 657. 10

Bemerkungen

über die

von

Hannover und Braunschweig

nach

Hamburg

beabsichtigte Eisenbahn.

II.



Aus dem Englischen.

Mit einem Vorwort von Dr. C. W. Asher.

(Secretair der hies. Eisenbahn-Comité.)

Dem großen Elbe zufröhnd.

Hamburg, 1835.

Gedruckt und verlegt von J. A. Wagener.

17. 11. 1871

Berlin

Herrn Dr. L. v. S.

Sehr geehrter Herr

Ich habe die Ehre

zu danken

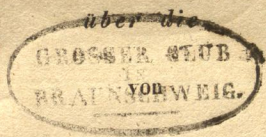
für die Zusendung

der Bücher

mit der Bitte

2235-8099

Bemerkungen



Hannover und Braunschweig nach Hamburg beabsichtigte Eisenbahn.

II.

B. III. 110 3.

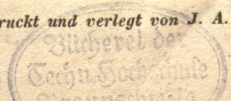
Aus dem Englischen.

Mit einem Vorwort von Dr. C. W. Asher.

(Secretair der hies. Eisenbahn - Committé.)

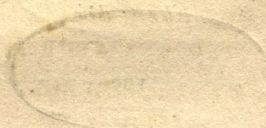
Hamburg, 1835.

Gedruckt und verlegt von J. A. Wagener.



Te

Thomson



Thomson und Söhne

und

Leipzig

Verlagsbuchhandlung

11

Aus dem Englischen

Von dem Verfasser des

Lehrbuchs der Arithmetik

Leipzig, 1837.

Verlag von J. A. Barth

V o r w o r t.

Der von vielen Seiten ausgesprochene Wunsch, dass die nachstehenden trefflichen Bemerkungen Eines unserer schätzenswerthesten Mitbürger, über einen jetzt so allgemein interessirenden Gegenstand, auch dem grösseren Publicum zugänglich gemacht werden mögen, hat mich bewogen die Uebersetzung derselben ins Deutsche zu übernehmen, nachdem, bei den vielfachen Amtsgeschäften die meine Zeit in Anspruch nehmen, und die eine schnelle Vollendung hätten verzögern können, Hr. Dr. E. Gossler die Güte gehabt hat mir seinen Beistand dabei zuzusagen. So ist denn auch ein wesentlicher Theil der Uebersetzung aus seiner Feder geflossen. Gern hätte ich hier über den gegenwärtigen Stand der Angelegenheit noch Einiges mitgetheilt; allein nach dem was hat in Erfahrung gebracht werden können, scheint es, als sey in diesen jetzt ein solcher Augenblick eingetreten, in welchem sogar die Minister im Parlament Entschuldigung finden wenn sie sich hinter ein diplomatisches Stillschweigen zurückziehen.

Ueber die Bemerkungen selbst hier noch eine andere Bemerkung als den Wunsch auszusprechen, dass sie überall die verdiente Beherzigung finden mögen, dürfte überflüssig erscheinen. Nur wäre es vielleicht wünschenswerth gewesen, wenn der Verfasser mehr in die einzelnen wesentlichen Vortheile, welche eine solche Eisenbahn unseren Gegenden bringen würde, eingegangen wäre. Dazu gehören namentlich, die Circulation eines bedeutend grösseren Capitaless, und die Möglichkeit vortheilhafter Anlegung von Fabriken. Sonderbar

ist es dass man, wenn auch nicht hier in Hamburg, doch in Hannover, das Eindringen fremder Capitalien in das Land für ein abzuwehrendes Unglück zu halten scheint, während ein geistreicher englischer Staatsmann, der sich durch seine Animosität gegen einige grosse Continentalmächte auszeichnet, es als ein Glück für England betrachtet, dass die Furcht vor einem möglichen Continentalkriege die Engländer bis jetzt abgehalten habe, ihre Capitalien auf dem festen Lande, namentlich in Deutschland, bei solchen Unternehmungen anzulegen, die die Deutschen noch besser in den Stand setzen würden der Fabrication der Engländer auf allen Märkten der Welt zu begegnen*). Der Einwand, den man gewöhnlich hören muss: „es fehlt uns nicht an Geld, das beweist der niedrige Zinsfuss,“ ist kein Einwand; denn der niedrige Zinsfuss beweist nur, dass für das vorhandene Geld keine Gelegenheit einträglicher Anwendung, nicht aber dass eine grosse Masse baaren Geldes vorhanden sey. Will man nun auch ferner behaupten, die Anlegung einer Eisenbahn biete keine Gelegenheit zu einer vortheilhaften Anlegung von Capitalien dar, — obgleich das im Widerspruch mit dem Wunsche steht, das Unternehmen aus inländischen Mitteln bestreiten zu wollen, — so wird doch Niemand läugnen, dass eine Eisenbahn ein ausserordentliches Beförderungsmittel für Fabriken sey, indem es einen Fabrikort mit einer Seestadt in so nahe Verbindung setzt, dass jener einen jeden Vortheil dieser letzteren empfängt, ohne einen der eigenen aufzugeben. Wie mancher Ort kann aber dann zu einem Fabrikort werden, dem es, um sich dazu zu erheben, bis jetzt nur an einer solchen schnellen, ununterbrochenen, regelmässigen Verbindung gefehlt hat? Wie manches neue Fabricat kann ins Leben gerufen werden, welches bis jetzt durch die Betrachtung im Keime zurückgehalten worden, dass ihm der nothwendige, augenblickliche Absatz fehlt?

Wie die Ansichten des Verfassers über den Zollverein hier überhaupt nicht allgemeine Beistimmung finden dürften,

*) *S. Memoir on the Political State & Prospects of Germany, confidentially communicated to several of the german Governments by Russia, 1834; im British & Foreign Review Octbr. 1835 p. 318 sqq und Postscript ibid. p. 344 sqq.*

so möchte die so vielfach aufgestellte Behauptung, als eigne Hamburg selbst sich nicht zu einem Fabrikorte, durchaus falsch seyn. Der hohe Arbeitslohn und die hohe Grundmiete hier, werden durch Vorzüge (auf der anderen Seite mehr als aufgewogen, und der einsichtsvolle Eigenthümer einer blühenden Cattanndruckerei hieselbst, welche Hunderte von Arbeitern beschäftigt, antwortete mir neulich: „Hier kann Alles fabricirt werden, denn hier ist die Hauptbedingung für alle Fabrication, ein beständiger rascher Absatz.“ Eine andere Hauptbedingung gehört freilich auch dazu: Erfindungsgabe und thätiges Fortschreiten der Fabricanten; wie sehr aber diese auch hier, trotz der angeblich ungünstigen Verhältnisse, belohnt werden, darüber sey es erlaubt nur zwei Beispiele anzuführen. Sonst trug man hier nur brabanter oder englische feine Manns-Hüte; jetzt werden nicht nur hier die hiesigen Fabricate ausschliesslich getragen, sondern diese bilden, in allen Sorten bis zu den feinsten, einen bedeutenden Ausfuhrartikel. Sonst wurde englische Seife als ein unentbehrlicher Bestandtheil der Toilette betrachtet; jetzt ist diese allgemein durch die hamburgische verdrängt. Und diese beiden Beispiele mögen um so mehr beweisen, als sie gerade Luxusartikel betreffen, bei denen die ausländischen Erzeugnisse schon als solche den Vorzug zu haben pflegen.

Wird aber deshalb nicht doch bei manchen Fabricaten der Fall eintreten, dass ein kleinerer Ort an und für sich deren Hervorbringung weit günstiger ist? Und was wird den hamburgischen Kaufmann abhalten, Geld zur Anlegung von Fabriken in Harburg, in Lüneburg, oder einer anderen Stadt des Inlandes herzugeben, wenn er weiss, dass er des Herrn Auge dort eben so schnell hinrichten kann, als wenn die Fabrik vor den hiesigen Thoren läge, und er eine jede Begehr und Nachfrage am hiesigen Markt eben so schnell benutzen kann, als hätte er die Fabrik in seinem eignen Speicher hieselbst? Wird aber Hannover es auch für ein Unglück halten, dass an jenen Orten Fabriken angelegt werden, weil es vielleicht Hamburger sind die sie anlegen lassen, und diese ihre guten Zinsen daher ziehen? Und wenn es das, wie zu vermuthen steht, nicht thut, warum will es sich dem wesentlichsten Mittel das einen solchen Zustand zuwege bringen kann, entgegenstemmen, da es dieses Mittel, sollte es ihm

selbst zu theuer dünken, auf fremde Unkosten haben kann; sollte es aber es für einträglich halten, die eigene Theilnahme, so weit seine Kräfte reichen, ihm unverwehrt ist.

Hamburg kann, das dürften jetzt hier wohl nur Wenige noch bestreiten, wie die allgemeinen Handelsverhältnisse jetzt sich gestalten, solcher verbesserten Verbindungswege nicht mehr entbehren; werden sie ihm daher nach der einen Seite gewehrt, so muss es nach der anderen sie sich zu eröffnen suchen, was ihm, bei der Bereitwilligkeit namentlich Braunschweigs ihm entgegenzukommen, um so leichter seyn dürfte. Aber bei dieser, wie bei einer jeden Sache, hängt unendlich Viel davon ab, nicht nur dass Etwas geschieht, sondern dass es zur rechten Zeit geschehe; und wie wohl nicht zu bezweifeln steht, dass die königl. hannoversche Regierung alle Unterhandlungen entschieden abgebrochen haben würde, wenn sie jetzt, nach mehrjähriger Prüfung der Sache, die Ueberzeugung erlangt hätte, dass die Nachtheile derselben für das Land überwiegend seyen, so ist auch zu hoffen dass, bei einer entgegengesetzten Ueberzeugung, die Unterhandlungen recht bald zu einem gedeiblichen Schlusse gelangen werden.

Hamburg, den 8. November 1835.

C. W. Asher, Dr.

gierung bilden. Um nun aber die bei Privatunternehmungen Statt findende Sparsamkeit und Thätigkeit in die langsame Bewegung einer schwerfälligen Staatsmaschine zu bringen, schlägt er vor, die grossen Eisenbahnen, in ihrer ersten Entstehung, Actiengesellschaften zu überlassen, doch so dass die Regierung selbst eine grosse Zahl Actien nimmt, um ein Recht auf die Leitung und Controlle des Unternehmens zu haben. Um ferner dem Publicum den Segen des grossen Ertrages zuzuwenden, der, wie er für ausgemacht annimmt, aus solchen Unternehmungen hervorgehen muss, schlägt er ferner vor, dass die Regierung den Actieninhabern 4 pCt. auf ihr Capital sichert, und dass die Einnahme folgendergestalt verwendet werde:

Zur Bestreitung, 1) der Kosten für Unterhalt und Ausbesserung der Bahn und der ganzen Anstalt, die er auf 2 pCt. vom ausgelegten Capital anschlägt;

2) der Zinsen von 4 pCt.;

3) eines Tilgungsfonds von 1 pCt.; und endlich

4) einer Extradividende für die Actieninhaber, welche jedoch 2 pCt. nicht übersteigen darf.

Die Kosten für eine dauerhafte einfache Bahn von geschmiedetem Eisen, mit den nöthigen Ausweichungen, Kreuzwegen, Brücken und Gebäuden, berechnet Hr. von Grote auf 50,000 bis 110,000 fl per deutsche Meile (circa 1,600 à 3,500 £ per englische Meile,*) je nach den mehr oder minder günstigen natürlichen Verhältnissen der Linie; für eine doppelte Bahn glaubt er ein Drittel bis zur Hälfte mehr rechnen zu müssen.***) Nach diesen Daten hat er folgende Tabelle construiert, woraus sich aufs deutlichste ergibt, dass eine Einnahme von 4,580 à 10,020 fl per Meile genüge um alle jene Resultate hervorzubringen.

*) Herr von Grote nimmt die deutsche Meile, gleich der geographischen, zu 15 Meilen auf 1 Grad, = $69\frac{1}{2}$ engl. Meilen; und den Thaler zu 1 fl Conv. Geld = 24 Groschen = 288 Pfennige = 3s.

**) Aus den Schriften des Hrn. List und des Cap. Glünder geht hervor, dass Hr. von Grote später zu der Ketzerei der Holzbahnen bekehrt worden ist.

Verhältniss der jährlich erforderlichen Einnahme, je nach folgenden verschiedenen Kosten der Anlage:

	Anschlag der Kosten Rthlr.		
	50,000	80,000	110,000
1) Zinsen des Capitals à 4 pCt.	2,000	3,200	4,400
2) Ausbesserung der Eisenbahn und der Brücken, mit Ausschluss der übrigen Gebäude 1 pCt. auf 48,000 77,000 und 107,000 <i>sch</i>	480	770	1,070
3) Ausbesserung der Gebäude auf 2000 und 3000 <i>sch</i> 5 pCt. . . .	100	150	150
4) Verwaltungskosten im Allgemeinen, wie für Wächter und besondere Zufälle, 1 pCt. . . .	500	800	1,100
5) Reserve- und Tilgungsfond, 1 pCt.	500	800	1,100
6) Extradividende für die Actien-Inhaber, 2 pCt. höchstens	1,000	1,600	2,200
Betrag der jährlich zu bestreiten- den Ausgabe	4,580	7,320	10,020

Da es im allgemeinen Interesse liegt, dass die Kosten der Fracht so niedrig angesetzt werden wie sich nur mit der nöthigen Deckung dieser jährlichen Ausgaben verträgt, so schlägt Hr. von Grote vor, dass für den Transport von Gütern nur 1 Pfennig per Centner für die deutsche Meile berechnet werde, etwa $\frac{1}{2}$ d. per englische Ton und Meile. Er meint, die Erfahrung lehre, dass höchstens der vierte Theil davon hinreiche, selbst wenn theure Brennstoffe gebraucht würden, die Gesamtkosten für Dampfmaschinen, sammt Zinsen auf das dafür und für die nöthigen Wagen ausgelegte Capital, so wie für die Unterhaltung und Ausbesserung beider zu decken. Ist das der Fall, so bleiben $\frac{3}{4}$ $\frac{1}{2}$ per Centner und deutsche Meile (etwa $\frac{3}{8}$ d. per engl. Ton und Meile) um alle Kosten in der obigen Tabelle zu bestreiten. „Ausserdem fährt Hr. von Grote fort, ist noch mit allem Fug, nach bisherigen Erfahrungen, und bei der Reisefrequenz auf unseren Haupttrouten anzunehmen, dass die Hälfte aller jährlichen Kosten durch den Gewinn beim Transport der Reisenden reichlich gedeckt wird, so dass also mit den $\frac{3}{4}$ $\frac{1}{2}$ per Centner Waare auf eine Meile nur die

Ständen zur Bewilligung des nothwendig vorausgehenden Expropriations-Gesetzes, vorlegen wolle.

Welche Bedeutung die königl. hannoversche Regierung oder Hr. Taylor den Worten: „Eisenbahn von Hannover nach den Hanse-Städten Hamburg und Bremen,“ beigelegt habe, wissen wir freilich nicht. Die Benennung kommt nicht nur in dem Patent der Commission, sondern auch in einem jeden Rescript vor das dem Hrn. Taylor, und von ihm der londoner Committee mitgetheilt worden ist. Die schlichte Bedeutung jener Worte scheint darauf hinzuweisen, dass die Eisenbahn nicht bei Harburg aufhören, sondern zu einer Verbindung mit Hamburg, dem hauptsächlichsten Anziehungspuncte im Plane, führen solle; und diesen auf solche Weise zu verstümmeln konnte am wenigsten Ausländern einfallen, die in einer verbesserten Verbindung mit jener volkreichen Stadt einen der grössten Vortheile erblicken, welchen das Unternehmen der Stadt Harburg oder dem hannoverschen Lande überhaupt bringen könne. Es mag mithin der dem Hrn. Taylor gemachte Vorwurf, dass er abgewichen von seinen gegen die Regierung ausgesprochenen Absichten, gegründet oder ungegründet seyn, aber er lässt sich gewiss nicht durch die von der hannoverschen Regierung ausgegangenen Documente rechtfertigen, wodurch die Beförderer der Eisenbahn zu London sich veranlasst fanden, die schweren Kosten welche die erste Untersuchung erforderte, zu übernehmen.

Die in dem Rescript aufgestellten Grundbedingungen sind folgende:

- I. Dass die Eisenbahn in Harburg aufhöre.
- II. Dass sie von Harburg über Lüneburg nach Celle, und von Celle auf der einen Seite nach Hannover, auf der andern nach Braunschweig gehe.
- III. Dass die Compagnie sich dazu verstehe, entweder dass der Regierung eine Controlle über die Einnahme und Ausgabe, und die Festsetzung eines Maximums der jährlichen Dividenden gestattet werde, so dass der Ueberschuss von ihr zu der allmählichen Zurückbezahlung des Capitaless an die Actien-Inhaber verwendet werde; oder
- IV. dass, nach Ablauf einer gewissen Zahl von Jahren die ganze Anlage der Regierung, ohne Vergütung, anheimfalle.

Ehe wir an eine Untersuchung der ersten und zweiten dieser Bedingungen gehen, sey es uns erlaubt die Gründe zu erörtern, auf welche die dritte, und ihre Alternative die vierte, Bedingung sich stützen; sie scheinen in der That die Regierung zur Aufstellung der ersteren mit bewogen zu haben, und deuten auf den Einfluss gewisser theoretischer Ansichten hin, die auch bei den Mitgliedern der königl. Commission von grossem Gewicht gewesen zu seyn scheinen.

Man scheint es für ausgemacht angenommen zu haben, dass die Anlegung einer Eisenbahn mit einem sichern Gewinn verbunden seyn müsse; dass die Erlaubniss sie zu erbauen, einem Monopol für die Betreibung nicht nur des hannoverschen, sondern des ganzen deutschen Handels gleich komme; und dass, anstatt die Capitalisten von Seiten der Regierung aufzumuntern in ein gewagtes Geschäft von ungewissem Erfolge sich einzulassen, die Regierung vielmehr darauf zu achten habe, dass die Monopolisten nicht einen übertriebenen Gewinn sich aneignen. Als so gewiss setzt man diesen Gewinn voraus, dass, nachdem man den Action-Inhabern ihren reichlichen Antheil angewiesen, man noch einen Ueberschuss annimmt, der hinreichen soll das ausgelegte Capital in einer Reihe von Jahren zurückzubezahlen; wobei die Commission zugleich voraussetzt, dass das Monopol, welches in den Händen von Privatpersonen sich als schädlich dem Handel erweise, in den Händen der Regierung zu einer gemeinnützlichen Einrichtung sich gestatten werde.

Die Meinung welche in Deutschland hinsichtlich des grossen aus Eisenbahnen zu ziehenden Gewinnstes vorherrscht, ist aus der durch Nichts begründeten Annahme herzuleiten, 1) dass ihre Anlegung kein bedeutendes Capital erfordere; 2) dass die Dampfwagen keiner grossen Reparatur bedürfen, und ihre Benutzung, so wie überhaupt die Leitung der ganzen Sache, mit sehr wenigen Kosten hergestellt werden könne.

Als in England zuerst Dampfwagen auf Eisenbahnen in wirklichen Gebrauch kamen, war es natürlich, dass das Gelingen eines solchen Experimentes blendete, und dass Geisterseher aller Arten sich einbildeten, dass, ausser den Zinsen des auf die Anlegung der Bahn verwendeten Capitals, die Beförderung von Gütern und Reisenden nicht mehr kosten

würde als den Preis der kleinen Quantität Feurung. — Eine sehr kurze Erfahrung hat genügt von diesem Irrthum zurückzubringen. Es hat sich gezeigt, dass die Abnutzung sowohl der Bahn als der Maschinen weit über eine jede muthmaassliche Berechnung hinausgegangen ist; dass die bleibenden und wesentlichen Ausgaben für die Verwaltung und die Maschinen so bedeutend sind, dass, schon um nur diese bestreiten zu können, ein sehr bedeutender Handelsverkehr Statt haben müsse; und dass, einen zur Deckung der laufenden Ausgaben genügenden Verkehr vorausgesetzt, ein jedes Mehr noch nicht als Gewinn betrachtet werden dürfe, der auf die Entschädigung der Actien-Inhaber zu verwenden sey, sondern dass die allgemeinen Unkosten bis zu einem gewissen Grade, besonders aber die Ausgaben für die Erhaltung und Ausbesserung der Bahn und der Maschinen, in einem starken Verhältniss zu der vergrösserten Benutzung sich erhöhen. Erst der nach Bestreitung aller dieser Kosten verbleibende Ueberschuss kann zu Gunsten der Interessenten verwendet werden.

Die Erfahrung eines jeden Jahres hat dann auch den geschäftskundigen Ingenieuren mehr und mehr bewiesen, dass der beste Weg zu einer Verringerung dieser jährlichen Unkosten, der eines grösseren Aufwandes bei der ersten Anlegung der Eisenbahn ist; — dass keine Ausgabe gescheut werden dürfe um die von der Natur am meisten begünstigte Linie zu erhalten, und dass, wo die Natur hinderlich, die Bahn vermittelt Tunnels, vermittelt Durchstiche oder vermittelt Dämme — mit Einem Wort, vermittelt Geldaufwand — einer ebenen Fläche so nahe wie möglich gebracht werden müsse. Dieselbe Erfahrung hat deshalb den englischen Ingenieuren mit jedem Jahre mehr bewiesen, dass die Stärke der eisernen Schienen auf der Bahn zwischen Liverpool und Manchester ungenügend, und es aus ökonomischen Rücksichten erforderlich sey dieselben bedeutend stärker zu machen. Aehnliche ökonomische Rücksichten stellten es als nothwendig dar, eine grössere Zahl von Maschinen und Arbeitern im Verhältniss zu dem Umfange des Geschäftes anzustellen, als sie, vor einer Beobachtung des wirklichen Kraftaufwandes, vermuthet hatten*).

*) In dem Bericht der Liverpool - Manchester Eisenbahn - Com-

In Folge dieser Erfahrungen wurde es klar, dass Eisenbahnen nur da mit Vortheil angelegt werden können, wo entweder schon ein zur Deckung der Kosten hinreichender Verkehr bestehe, oder wo doch die Elemente zu einer Vermehrung desselben vorhanden. In fast allen anderen Fällen ergab es sich, dass der Verlust an Zinsen auf das angelegte Capital, und die laufenden Unkosten der Anstalt bis sich ein zureichender Verkehr gebildet haben möchte, den zu erwartenden Gewinn weit mehr als überwögen, auch wenn nach Verlauf einer gewissen Reihe von Jahren der Handel so zugenommen haben sollte, dass er fortan den Actien-Inhabern eine genügende Zinse abwürfe.

Während nun auf diese Weise in England die Erfahrung auf eine Mässigung der wilden Projecte in den Köpfen Vierter hinwirkte, wodurch zugleich der Erfolg richtig berechneter und wohl begründeter Unternehmungen vorbereitet ward, nahm man in Deutschland den Gegenstand mit dem einem phantasiereichen Volke eigenthümlichen Enthusiasmus auf. Ein Jeder der nur einer Karte habhaft werden konnte, fing an Linien von einer Stadt zur andern zu ziehen — Pläne zu Eisenbahnen von der Ostsee bis zum mittländischen Meer, vom schwarzen Meer nach dem atlantischen Ocean und der Nordsee zu entwerfen. Eine Menge von Nebenlinien wurden dann den Hauptlinien zugeführt, und nicht Berg nicht

pagnie vom 31. Decbr. 1834 heisst es: Die Directoren seyen jetzt, nach den gemachten Erfahrungen, der Meinung, dass es vortheilhaft sey den Vorrath ihrer Dampfmaschinen zu vergrössern, damit alle nöthige Ausbesserungen ohne die Nacht zu Hülfe zu nehmen, und so vollständig beschafft werden können, wie es nicht möglich ist wenn die Maschinen in der Eile aus den Ausbesserungs-Werkstätten geholt werden müssen, damit nur der gewöhnliche Verkehr nicht unterbrochen werde. Hienach haben die Directoren seit ihrem vorangehenden Bericht, drei neue Maschinen (welche 2880 £ 13s kosten) ihrem Vorrath (von 29 M.) hinzugefügt, und denken die Zahl fortwährend zu vermehren.

Es heisst weiter darin, dass bei der ungleich grösseren Zweckmässigkeit der Wegestrecken die schon mit stärkeren Schienen belegt sind, die Directoren es für angemessen halten ein Gleiches bei denjenigen Strecken thun zu lassen, *wo im Laufe der Zeit die ursprünglich hölzernen Unterlagen mit steinernen würden vertauscht werden.*

Thal war ihrer Verbindung ein Hinderniss. Indem so ein Jeder in dem allgemeinen Streben mit seinem eigenthümlichen Plane hervortrat, kamen alle nur in dem einzigen Umstande überein: dass die Stadt oder der Flecken in welchem der jedesmalige Urheber des Planes wohne, der wahre Mittelpunkt für den künftigen Handel Deutschland sey.

Es war indessen mit dem ausgedehnten Umfange aller dieser Pläne zugleich ein so ungeheurer Kostenaufwand verbunden, dass die Urheber selbst, um sich nur damit versöhnen zu können, sich veranlasst sahen auf der einen Seite die Kosten der Anlage wie des jährlichen Unterhaltes auf willkührliche Weise unendlich herabzusetzen, während sie auf der anderen die übertriebensten Begriffe von den Wirkungen der Eisenbahnen aufstellten; hiebei übersahen sie dann nicht nur die Zufälligkeiten denen alle grosse Unternehmungen ausgesetzt sind ganz und gar, sondern brachten auch Nichts von dem Allem in Anschlag, was selbst bei den günstigsten natürlichen Verhältnissen, und dem regelmässigesten und bedeutendsten Handel, unnütz an Kraft verwendet wird. Deshalb wurde es in Deutschland üblich, den Gebrauch hölzerner mit Eisen beschlagener Schienen, statt der von massivem Eisen zu empfehlen; die Anschläge nur auf einfache Bahnen zu berechnen; die Ausgaben für Befriedigungen, die nicht minder für die Sicherheit des Publicums als für das Interesse der Theilhaber so nothwendig sind, als einen englischen Luxus zu streichen; die Abzugsgräben für überflüssig in dem trocknen Klima Hannovers zu erklären, und was der eingebildeten Ersparungen mehrere waren*).

Als vor 150 Jahren zuerst Schienenbahnen in England bei den Kohlengruben in Anwendung kamen, machte man sie ganz von Holz**); nach einiger Erfahrung fand man es aber nöthig zu der Methode, die jetzt in Deutschland die americanische genannt wird, überzugehen. Man belegte also die hölzernen Schienen mit platten Eisenstangen; aber auch diese Verbesserung erwies sich bald als ungenügend. Schon im Jahre 1738 fand man es zweckdienlicher, die so beschla-

*) S. Vierter Bericht der Leipziger Eisenbahn Comité p. 22, 25 &c.

Bericht der hannoverschen Untersuchungs - Commission, passim.

**) In den Kohlengruben zu Newcastle. 1680.

genen hölzernen Schienen mit ganz eisernen zu vertauschen*), und zunehmende Erfahrung hat dahin geführt, dass man selbst die Stärke solcher massiv eisernen Schienen vermehrte, von denen man noch einige Jahre vorher geglaubt hatte dass sie ewig dauern würden**). Jene Vertauschung von Holz gegen Eisen fand Statt ehe der hohe Zoll auf Bauholz gelegt wurde; zu einer Zeit als dieses in England nicht viel theurer war als es jetzt in vielen Gegenden Deutschlands ist, und als Eisen, bekanntlich, überall weit theurer war als jetzt. Der Vorzug also den man jetzt in England dem Eisen giebt, rührt nicht allein von seiner im Verhältniss zu Holz grösseren Wohlfeilheit her. Im Gegentheil, wir sehen dass er sich zu einer Zeit feststellte, als das jetzige Verhältniss der Preise noch nicht Statt fand.

Es liegt nicht in unserem Zwecke, in eine Untersuchung der respectiven Vorzüge eiserner oder hölzerner Schienenbahnen einzugehn, oder zu fragen ob es zweckmässig sey, in Deutschland einer unvollkommenen Anlage den Vorzug vor den dauerhafteren Bauarten zu geben, welche die in England gemachten Erfahrungen für sich haben. Es liegt kein Grund vor, weshalb, bei der Einführung von Eisenbahnen in Deutschland, die Theoretiker in deren Einsicht die Regierungen ihr Vertrauen setzen, die jugendlichere Erfahrung des entfernteren America nicht den reiferen und zugänglicheren Beobachtungen Englands vorziehen sollen. Sobald aber davon die Rede ist, dass Engländer sich bei einer anzulegenden hannoverschen Eisenbahn mit Actien interessieren sollen, so ist es offenbar auch nothwendig den Plan so zu machen, dass sie Zutrauen zu demselben haben können.

Nun aber hat sich in keiner Beziehung die Erfahrung so unzweideutig ausgesprochen, als über den Vortheil, Maschinen von weit grösserer Kraft und Stärke anzuwenden, als, der Theorie nach, für einen gegebenen Zweck nothwendig erscheinen, und über die daraus folgende Nothwendigkeit, einer verhältnissmässig grösseren Stärke der Bahn und der möglich grössten Sorgfalt in deren Anlegung. Zu

*) cf. *Martin: Circle of the mechanical arts.*

**) Auf der Eisenbahn zwischen Liverpool und Manchester hat man es schon nöthig gefunden, Schienen von 35 £ pr. Yard durch andere von 55 £ zu ersetzen.

welchem Ende wurde Herr Vignoles von der Comité zu London angestellt, wenn man alle der Geschicklichkeit und Erfahrung um deren willen man ihn ausgewählt hatte, Trotz bieten wollte? wenn man von ihm verlangen wollte, dass er seine eigenen Kenntnisse, die Kenntnisse Englands in einem neuen Felde der Mechanik, bei Seite setzte? — verlangen, dass er zu seinem Muster die ersten rohen Versuche Englands nehme, die aus Noth, nicht aus Wahl, in einigen Gegenden der nordamericanischen Vereinigten Staaten angenommen worden waren, wo die Anlegung einer anderen als nur provisorischen Bahn entweder unmöglich wegen augenblicklichen Mangels an Capital, oder unzweckmässig, weil ihr Zweck selbst nur vorübergehend?

Hr. List, welchem Deutschland wegen seiner Anregung der Eisenbahn-Frage so vielen Dank schuldig ist, hat durch sein enthusiastisches Anpreisen solcher provisorischen, nur auf augenblickliche Aushülfe berechneten Bahnen, nicht wenig zur Verbreitung irriger Ansichten bei seinen jungen Anhängern beigetragen, da doch, in America wie in England, sobald man nur dem Ingenieur die nöthigen Mittel geben kann, die dauerhafteren Anlagen jenen bei weitem vorgezogen werden. In vielen Gegenden der Vereinigten Staaten, wo es nur darauf ankam dem Lande sogleich eine Verbindung zu eröffnen, stellten Mangel an Zeit sowohl als Mangel an Mittel es als unzweckmässig dar, grosse Kosten auf die Anlegung einer vollkommenen Grundlage zu verwenden. Wir finden deshalb auch bei vielen ihrer ausgedehntesten Werke so ungünstige Bahnlinien, dass Dampfmaschinen, obgleich ihrem Gebrauche an sich Nichts im Wege steht, doch nicht mit Vortheil angewendet werden können*). Eine dauerhafte Bahn auf einer provisorischen Linie anzulegen würde doppelt unzweckmässig gewesen seyn, theils wegen

*) Hr. List ist im Irrthum wenn er (Eisenbahn-Journal p. 18) es als unsere Meinung aufstellt, dass Dampfmaschinen nicht auf Holz-Bahnen gebraucht werden können. Wir geben gern zu, dass man sie auf jeder Art Bahn anwenden kann, und behaupten nur, dass sie nicht mit demselben Vortheil auf schwachen wie auf soliden Bahnen, und mit Vortheil überhaupt nur auf solchen zu gebrauchen seyen, die mit Berücksichtigung auf ihre Anwendung angelegt worden sind.

des grösseren Capitals welches erforderlich, theils wegen des Neubaus, welcher doch, in Beziehung auf die Richtung wie auf die Bahnlinie, als den meisten jener Anlagen bevorstehend betrachtet wird.

Diesen Grundsatz hat man auch bei dem Plan für die Newyork-Erie-Eisenbahn angenommen. Aus dem Bericht des Hrn. Benjamin Wright geht hervor, dass die Länge der von ihm ausgesuchten Linie 483 Meilen beträgt, etwa 150 Meilen mehr als die gerade Linie zwischen den beiden Endpuncten. Will man mit dem Canal von Newyork nach dem See Erie in Concurrenz treten, so muss man auch, hat man einmal angefangen, auch die ganze Bahn schnell vollenden, da die einzelnen Abschnitte, jeder für sich, verhältnissmässig wenig einträglich sind. Eine vollkommen gute Grundbahn für ein so ausgedehntes Werk anzulegen, würde aber ein Capital verschlingen, vor welchem selbst der Unternehmungsgeist der Nordamericaner zurückschrecken möchte, und deshalb hat man, wie es scheint, den Ingenieur dahin instruiert, dass er die beabsichtigte Eisenbahn-Verbindung, wie es auch sey, und ohne Hinblick auf die Zukunft, vorläufig nur auf möglichst wohlfeile Weise zu Stande bringe. Hr. Benjamin Wright ist ein zu geschickter Ingenieur, und mit den Absichten seiner Committenten zu wohl bekannt, als dass er nicht seinen Ueberbau nach der vergänglichen Beschaffenheit der Grundbahn einrichten sollte. Schon nach seinem Eingeständniss, hinsichtlich der mangelhaften Kenntniss die er und seine Assistenten von jener ausgedehnten Strecke bei deren ersten Vermessung erlangt haben, muss er ganz darauf gefasst seyn, dass späterhin grosse Veränderungen vorgenommen werden müssen, sobald die Eisenbahn selbst zu einer Entwicklung und Veränderung der bestehenden Verhältnisse in jenen Gegenden beigetragen haben wird. Eine dauerhafte Eisenbahn für eine Linie vorzuschlagen die zum grossen Theil nicht beibehalten werden kann, würde eine Abgeschmacktheit von Seiten der von wahrhaftem Gemeingeist beseelten Urheber jenes Planes gewesen seyn, abgesehen von seiner gänzlichen Unausführbarkeit; denn es fehlen selbst noch die Mittel für die wohlfeilste Art der Anlage die Hr. Wright vorgeschlagen hat. Das Gesuch der Urheber des Planes, bei dem Staate Newyork eine Anleihe

von zwei Millionen Dollars zu machen um das Werk anfangen zu können, ist von dem gesetzgebenden Körper zurückgewiesen worden, und, wie es scheint, vornehmlich aus Gründen, die der oberflächlichen und fehlerhaften Beschaffenheit des Planes entnommen waren.

Wenn Hr. List und seine Anhänger beständig auf die grosse Wohlfeilheit americanischer Eisenbahnen zurückkommen, so verschweigen sie, dass viele von denen die sie als Muster für Deutschland aufstellen, ausschliesslich, oder doch vornehmlich, für den Transport von Kohlen bestimmt, oder doch nur auf einen sehr beschränkten Verkehr berechnet sind; und dass hingegen da, wo man den Verkehr dauernd durch Dampfmaschinen zu bewerkstelligen dachte, die americanischen Ingenieure nothgedrungen denselben Grundsätzen huldigen wie die englischen. Bis vor sehr kurzer Zeit waren die Ersteren noch zu sehr in der Theorie über die Wirkungen der Dampfmaschinen befangen, und so sind die meisten ihrer früheren Methoden bei Eisenbahnen noch auf denselben Begriffen gegründet, die auch in England noch vor einigen Jahren galten. Und durch diese früheren Methoden, deren Unzulänglichkeit die americanischen Ingenieure jetzt unbedenklich zugestehen, lassen deutsche Theoretiker sich noch verführen. Während sie glauben von der Erfahrung sich leiten zu lassen, folgen sie nur den Fussstapfen derer, die unterdessen schon entdeckt dass sie irre gegangen.

In einer Notiz über die Eisenbahn von Camden nach Amboy in dem Staate Newjersey, die grosse Landstrasse von Philadelphia nach Newyork, heisst es: „da diese Eisenbahn (61 Meilen lang) für Dampfmaschinen bestimmt ist, so soll sie, mit der Zeit, auf die dauerhafteste Art gebaut werden; jetzt indessen werden stellenweise hölzerne Schienen gebraucht, damit der Erddamm erst fest werde, bevor man die bleibende Spur legt. Der Gesamtanschlag der Kosten, für ein doppeltes Geleise, mit Einschluss von Dampfmaschinen &c. ist 1,466,376 Dollars*) (über 5000 £ p. engl. Meile).

Die Eisenbahn von Philadelphia nach Columbia, 81 ½ Meile lang, ist mit Inbegriff der Kosten für Dampfmaschinen, auf

*) *Mitchells, compendium of the improvements of the United-States. 1835.*

3,595,809 Dollars oder mehr als 9000 £ p. engl. Meile, angeschlagen. Das Gewicht der eisernen Schienen ist $41\frac{1}{2}$ p. Yard.

Die Kosten der Eisenbahn von Baltimore nach Washington, welche noch in diesem Jahre eröffnet werden soll, sind zu 35,239 Dollars, oder mehr als 7000 £ p. engl. Meile angeschlagen.

Das ist die Bauart und das sind die Kosten auf die Dauer berechneter americanischer Eisenbahnen. Die Eisenbahn von Hannover und Braunschweig nach Hamburg, wie sie von Hr. Vignoles entworfen (von 133 engl. Meilen Länge), ist von ihm im Durchschnitt zu 6000 à 6500 £ angeschlagen, inbegriffen die Fortsetzung derselben über die Insel Wilhelmsburg, sammt Dampfähren, und einem vollständigen Inventar von Dampfmaschinen und Wagen, so wie 40 Meilen macadamisirter Chausseen, für die Bedürfnisse der benachbarten Gegenden.

Von theoretischen Ansichten ausgehend, findet die königl. Commission sich veranlasst, zu grösserer Ersparniss, die Erbauung einer wohlfeileren aber vergänglicheren Eisenbahn zu empfehlen. Aus Gründen der Sparsamkeit gleichfalls weigert sich dagegen Hr. Vignoles, einem anderen Plane als der festesten und dauerhaftesten Art seine Zustimmung zu geben, weil die Erfahrung ihn und andere practische Ingenieure gelehrt hat, dass die letzteren am Ende wohlfeiler, und immer von unendlich viel grösserem Nutzen für das Publicum sind, als unvollkommene Anlagen.

Die Verfechter wohlfeiler Eisenbahnen in Deutschland haben sehr richtig bemerkt, dass die Verhältnisse in diesem Lande ganz verschieden von denen in England sind; dass namentlich die ungemein grossen Ausgaben für den Ankauf theurer Grundstücke, besonders in der Nähe volkreicher Städte, grossentheils wegfallen, und dass in den meisten Gegenden die Baukosten in mancher Hinsicht weit wohlfeiler sind als in England. Ferner, auf der anderen Seite, dass in den meisten Gegenden Deutschlands der Verkehr weit hinter den Erwartungen zurückbleiben wird, die man sich in einem dicht bevölkerten, unzerstückelten Lande wie England davon macht, wo Luxus und Musse, (wenn nicht Müssiggang), nicht minder zu der Einträglichkeit von Eisenbahnen bei-

tragen, als Gewerbfleiss und Handel, die Ursache, und zugleich die Folge des Reichthumes der jene ersteren erzeugt hat.

Die Liverpool - Manchester - Eisenbahn hat beinahe 38,000 £ p. engl. Meile gekostet, die Dublin-Kingston 40,000 £, die Stockton - Darlington etwa 14,000 £, die Wigan - Eisenbahn 13,000, die von St. Helens 12,500 £, die jetzt in Arbeit befindliche von Preston ist auf 19,000 £ angeschlagen, die London - Birmingham - Eisenbahn wird etwa 20,000 £ kosten, und die Eisenbahn welche von Birmingham aus nach der Liverpooler gelegt wird ist auf 15,000 £ p. Meile angeschlagen*).

Wir geben gern zu, dass die Kosten der Liverpooler Eisenbahn keinen Maassstab für die künftiger Eisenbahnen in England, und noch weniger für die in Deutschland abgeben könne. Dieser war es auferlegt, wie ihr Cassirer, Hr. Booth, sehr richtig bemerkte, an sich Versuche zum Nutzen der übrigen Welt zu machen; aber ein Blick auf die oben angeführten Kosten späterer Werke in England wird auch zeigen, dass in dem verhältnissmässig niedrigen Anschlage des Hrn. Vignoles für eine Eisenbahn, die, wenn nicht besser, doch mindestens hinsichtlich ihrer Bauart eben so gut wie irgend eine der jetzt bestehenden oder entworfenen, die günstigeren Verhältnisse in Deutschland in vollem Maasse mit in Anschlag gebracht worden sind**).

*) Wir führen hier nur einzelne von den vielen nach verbesserter Methode vollendeten oder in Arbeit befindlichen Eisenbahnen an, und schweigen von den Kosten der zahlreichen, einen grossen Umfang begreifenden, jedoch nur zu örtlichen oder speciellen Zwecken in England bestehenden Eisenbahnen, welche verhältnissmässig billig sind, wiederum je nach ihrer Dauerhaftigkeit und der Absicht ihres Gebrauches. Die Garnkirk-Eisenbahn, zum Transport der Kohlen aus den Bergwerken nach Glasgow, kostet 9000 £ p. Meile, ausschliesslich der Maschinen, Wagen, Gebäude &c.

**) Die Eisenbahn von Leipzig nach Dresden, mit einer einfachen Spur von Holz mit Eisen beschlagen, soll 4000 £ p. engl. Meile kosten; mit einer doppelten Spur (die man sowohl im Interesse der Compagnie als des Publicums nöthig finden wird) werden die Kosten etwa 5000 £ betragen. Die auf dieser Linie nöthigen Brücken, Durchstiche &c. machen sie theuer, dagegen müssen auf der hannoverschen Bahn der Uebergang über die Elbe und

Wir haben der Theorie der königlichen Commission Nichts entgegenzusetzen, als die bekannten Ergebnisse praktischer Erfahrung, die in nothwendiger Uebereinstimmung mit den Grundsätzen der Mechanik sind auf welche sie sich stützen. Von diesem praktischen Gesichtspuncte ausgehend, glauben wir auch mit Recht behaupten zu können, dass das zur Anlegung einer dauerhaften, ihre Zwecke erfüllenden Eisenbahn nöthige Capital, nicht sehr von der Summe abweichen wird welche Herr Vignoles in Anschlag gebracht hat. Bei Berechnung des muthmaasslichen Ertrages der Bahn, darf man mithin nicht vergessen, für eine Zinse von dem grossen Capital das wirklich erforderlich seyn wird zu sorgen, nicht nur von der unbedeutenden Summe welche in den Hypothesen der königlichen Commission sich findet.

Eben so wird eine Hinweisung auf die Erfahrung dardun, dass auf einen weit höheren Kostenbetrag gerechnet werden muss, als die deutschen theoretischen Schriftsteller in ihren Berechnungen zu thun pflegen.

Der Ober-Bergrath von Grote, ein wohlunterrichteter Vertheidiger der Einführung von Eisenbahnen, hat, in einer jüngst erschienenen Brochure*), seine Ideen hinsichtlich der Kosten von Dampfmaschinen sowohl, als der allgemeinen und speciellen Ausgaben die mit Eisenbahn Anlagen verknüpft sind, ausgesprochen, und hat eine Formel gegeben, nach welcher, sobald die Kosten für die erste Anlage der Bahn bekannt sind, berechnet werden kann, wie gross der jährliche Verkehr seyn muss um eine Zinse von 6 pCt. auszuzahlen, und 1 pCt. für einen Tilgungsfond aufzubringen**), ausser Allem was für die laufenden Kosten nöthig ist.

Nach Herrn von Grote's Theorie dürfen Eisenbahnen nicht der Privat-Speculation überlassen bleiben, sondern müssen einen grossen Staats-Hebel in den Händen der Re-

die Seitenchaussees, deren Kosten Hr. Vignoles mit eingerechnet hat, in Anschlag gebracht werden. Man kann überhaupt annehmen, dass bei einer jeden solchen Anlage sich immer Stellen finden wo ausserordentliche Ausgaben nöthig sind, um dem übrigen Theil der Linie Werth zu geben.

*) Ueber ein Eisenbahn-System für Deutschland, von C. Grote, köngl. Hannoverschen Ober-Bergrathe. Göttingen 1834.

**) Wodurch das Capital in 34 Jahren zurückbezahlt seyn würde.

Gegen das Ende des Jahres 1834 wurde von der königl. hannoverschen Regierung eine Commission niedergesetzt, um den vorgeschlagenen Plan zu „einer Eisenbahn von Hannover nach den Hanse-Städten Hamburg und Bremen“ zu untersuchen. Der Vorschlag sollte durch sie nach allen Seiten und in allen Beziehungen geprüft und zu einem Ganzen verarbeitet werden, ehe die Regierung irgend einen bestimmten Entschluss darüber aussprechen wollte. Zugleich wurde der Hauptmann Taylor aufgefordert, der Commission die Vorschläge vorzulegen, die er in Folge früherer Anordnungen der Regierung entworfen hatte, derselben auch jede anderweitige Auskunft zu geben, deren sie in Erfüllung des ihr gewordenen Auftrages bedürfen sollte.

Die Commission schritt nun alsbald zur Prüfung der verschiedenen Angaben für und wider, welche von Seiten derjenigen Städte und Oerter die bei dem Vorschlage für betheiligt gelten durften, eingereicht worden waren; während Hr. Vignoles, der unterdessen diejenige Linie von Harburg nach Hannover und von Celle nach Braunschweig ausgesucht hatte, die ihm nach den Regeln seiner Kunst und einer gebührenden Beachtung der örtlichen Interessen als die passendste erschienen war, — gleich wie man in England unter ähnlichen Verhältnissen zu verfahren pflegt — gemeinschaftlich mit Hrn. Taylor einen allgemeinen Plan entwarf, der, auf Befehl der Regierung, der königl. Commission zur Untersuchung vorgelegt wurde.

Ueber die bei dieser Statt gehaltenen Verhandlungen ist kein Bericht zur Oeffentlichkeit gelangt, wohl aber ist der Entwurf zu einem von den Hrn. Taylor und Vignoles auf die Voraussetzung gegründeten Plane, dass ein Patent, unter ähnlichen Bedingungen wie das englische Parlament bei dergleichen Unternehmungen fordert, bewilligt werde, im Druck erschienen*).

Bekannt ist es, dass Hr. Vignoles, nachdem er dem Gegenstande eine jede Erwägung gewidmet hatte, die seine Erfahrung als Ingenieur, und eine scharfsichtige Beobachtung der nothwendigen und zufälligen Wirkungen so grosser technischer Unternehmungen, mit denen er vertraut ist, ihm darboten, der Commission erklärt hatte, dass er seinen Committenten nur dann rathen könne sich in das Unternehmen weiter einzulassen, falls

1, die gerade Linie von Harburg nach Celle, mit einer bequemen Abzweigung nach Lüneburg gewählt werde; und falls

2, die königl. hannoversche Regierung es der Compagnie gestatte, die Haupt-Eisenbahn durch eine andere über die Insel Wilhelmsburg, — mit Brücken oder Dampffähren über die Nord- und Süd-Elbe, — mit Hamburg unmittelbar in Verbindung zu setzen.

Aus einem Rescript des Cabinets-Ministeriums zu Hannover geht nun hervor, dass die dortige Regierung, nach Ansicht des Commissionsberichtes, dem Hrn. Taylor vorwarf, bei Aufstellung jener Bedingungen nicht nur von seinem ursprünglichen Vorschlage hinsichtlich der Richtung der Eisenbahn abgewichen zu seyn, sondern auch, durch sein Anverlangen dieselbe nach dem rechten Elbufer fortzusetzen, etwas ganz Neues vorgeschlagen zu haben, da man ursprünglich die Bahn in Harburg habe aufhören lassen wollen. Das Cabinets-Ministerium theilte ihm demnach seinerseits die Grundlagen mit, auf welchen es mit der in Anregung gebrachten Compagnie unterhandeln, und die Sache, in Voraussetzung einer Verständigung über die minder wesentlichen Punkte, welche noch eine Unterhandlung zulieszen, den

*) Darstellung einiger Verhältnisse in Bezug auf die Hamburg-Hannoversche-Eisenbahn. Hannover 1835.

Hälfte obiger Summen mit 2290 fl 3,660 und 5,000 fl jährlich aufzubringen bleibt.

„Hieraus ergibt sich endlich, dass
bei 50,000 fl Anlagekosten per Meile jährl. = 879,360 Centner Transportgegenstände

bei 80,000 fl Anlagekosten per Meile jährl. = 1,405,440 Centner Transportgegenstände

bei 110,000 fl Anlagekosten per Meile jährl. = 1,923,840 Centner Transportgegenstände

überhaupt, also auf jeder Meile der Bahn im Durchschnitt, verführt werden müssen, wenn neben den nothwendigen aufgeführten Ausgaben auch die Verzinsung Amortisation und ein Gewinn von vollen 2 pCt. durch einen Bahnzoll von nur 1 fl per Centner und Meile herauskommen sollen; — — und es leuchtet ein, dass, wenn auf einer gegebenen Bahnstrecke z. B. eine nur halb so grosse Menge von Transportgegenständen erwartet würde, man nur zur Sicherheit vorerst einen doppelten Bahnzoll von 2 fl per Meile und Centner zu erheben brauchte.“

Dass in Deutschland Männer von ausgezeichneten Kenntnissen und Talenten in solche Irrthümer verfallen, ist durchaus nicht zu verwundern. Noch vor wenigen Jahren, bevor eine entgegenstehende Erfahrung sich gebildet hatte, waren in England ähnliche Ansichten, wenn auch nicht in gleichem Umfange, vorherrschend. Die Erfahrung hat sie berichtigt, und Hannover hat jetzt Gelegenheit die Erfahrungen Anderer zu benutzen, ohne dass es selbst nöthig habe ein theures Lehrgeld zu geben.

Auf welche Autorität hin Hr. von Grote seine Angaben als die Ergebnisse der Erfahrung hinstellt, ist uns unbekannt. Von der in England gemachten Erfahrung weichen sie sehr weit ab; dagegen trifft seine Berechnung, dass $\frac{1}{4}$ fl per Centner und deutsche Meile (etwa $\frac{1}{2}$ d. per Ton und engl. Meile) genüge, alle Unkosten für Dampfkraft zu bestreiten, theilweise ganz auffallend mit dem Anschlage zusammen, welchen im Jahre 1829 die Herren R. Stephenson und John Locke, Beide Ingenieure bei der Liverpools Eisenbahn, gemacht hatten. Dieser ihr Anschlag soll wiederum auf die Untersuchungen und Ueberschläge des Hrn. G. Stephenson, Vaters des Erstgenannten, und Haupt-

Ingenieurs auf jener Bahn, gegründet seyn. Sie schätzen die Kosten für die Verwendung von Dampfkraft, um 1,248,000 Tonnen 30 (engl.) Meilen weit fortzuschaffen, auf 25,517 £ 8 s 2 d, etwas weniger als $\frac{1}{2}$ d per Ton und Meile; und zieht man von dieser Summe 5,209 £ 10 s als den Reservefond ab, den sie für hinreichend zur Ersetzung der abgenutzten Maschinen halten, so bleibt eine jährliche Ausgabe von 20,307 £ 18 s 2 d übrig, etwas mehr als $\frac{1}{2}$ d per Ton und Meile, oder etwa $\frac{1}{4}$ s per deutsche Meile den Centner. Aus dieser theilweisen Uebereinstimmung in den Rechnungen der Herren Stephenson und von Grote, möchten wir schliessen, dass jene die Quelle ist aus welcher Dieser seine Kenntniss mittelbar oder unmittelbar geschöpft hat; dessen aber sind wir gewiss, dass er sie aus keiner erlangt haben könne, auf welche mit grösserer Zuverlässigkeit zu bauen sey, als die des Hrn. Stephenson.*) Uebrigens irrt Hr. von Grote wenn er meint, die Stephenson'sche Berechnung gründe sich auf Erfahrung; vielmehr beruht sie nur auf einem Experimentiren, da sie schon im Jahre 1829 aufgemacht worden ist, als die Directoren noch mit der Untersuchung beschäftigt waren, ob und wie weit Dampfmaschinen den anderen vorzuziehen.**)

Eine Prüfung der halbjährlichen Berichte der Compagnie seit 1830 wird zeigen, bis zu welchem Belaufe die wirklichen Ausgaben den Voranschlag überstiegen haben.

In der Rechnung für das halbe Jahr vom 30. Juni bis zum 31. December 1833 finden wir z. B. dass das Gewicht der zwischen Manchester und Liverpool hin und her trans-

*) Man hat Hrn. Stephenson den Papst der Eisenbahn-Ingenieure genannt, aber nicht wegen seiner Untrüglichkeit.

**) Es darf nicht übersehen werden, dass der Anschlag von $\frac{1}{2}$ d nur auf die jährliche Ausbesserung der Maschinen berechnet ist, nicht auch auf die Ersetzung der ausgedienten; eben so wenig begreift er die Zinsen auf das für Maschinen und Wagen ausgelegte Capital, oder die Ausbesserungskosten für die Wagen, welches Alles Hr. von Grote in seinen Anschlag von $\frac{1}{4}$ s mit hineinbringt. Bei seiner Schätzung der Dampfkraft scheint Hr. von Grote auch das Gewicht der Wagen nicht mit in Anschlag zu bringen, während doch die Kraft welche diese bei dem Verkehr im Allgemeinen in Anspruch nehmen, die Unkosten des Gütertransportes bis um die Hälfte der Kosten für das Netto Gewicht erhöhen.

portirten Güter, auf eine Strecke von 30 Meilen, 80,256 Tonnen (à 20 Centner) betrug,*) und schlugen wir das Gewicht von 213,367 Passagieren und deren Gepäck auf 2 Centner, oder zusammen 21,387 Tonnen an, so haben wir ein Total Frachtgewicht von 101,643 Tons. Die Kosten für Dampfkraft, mit Ausschluss der in Hrn. Stephensons Rechnung ausgenommenen Unkosten, betragen 13,965 £ 8 s 1 d**)

*) Den Kohlentransport abgerechnet, zu welchem die Kohlengruben oder die Nebenbahnen selbst die Transportmittel liefern, und nur einen Bahnzoll für die Benutzung der Eisenbahn entrichten.

**) In dem mit dem 31. Decbr. 1834 endenden Halbjahre, waren die Kosten für Dampfkraft bedeutend grösser, indem sie 18,364 £ 12 s 7 d betrugen, inbegriffen die Kosten für drei neue Maschinen mit 2,880 £ 13 s. Früher wurden die Ausgaben für den Ankauf neuer Maschinen nicht unter den laufenden Unkosten aufgeführt, sondern dem Capital-Conto zur Last gebracht; indessen scheint die Schnelligkeit mit der sie sich abnutzen die Directoren veranlasst zu haben, den Vorrath immer vollständig zu erhalten, und deshalb eine stehende Ausgabe für neue Maschinen in die Halbjahrsrechnungen zu bringen. Zu Ende 1834 besass die Gesellschaft einen Vorrath von 32 Maschinen, von denen 5 bis 6 ausser Gebrauch, und viele andere fast ganz erneut worden waren. Das Gewicht der gewöhnlichen Maschinen ist 8 à 9 T. zu 30 à 35 Pferde Kraft, und einem Preise von etwa 1000 £; die Maschinen für die schrägen Flächen wiegen 12 T. sind von 50 Pferde Kraft, und kosten etwa 1100£. (Mechanics Magazine, No. 621.) Bevor man von der Erfahrung belehrt war, hatte man beabsichtigt, Maschinen zu einem Gewicht von nur 4½ à 6 T. zu gebrauchen.

Selbst jener grosse Vorrath scheint für unzureichend gehalten zu werden, so das die Directoren ihn zu vergrössern denken. In dem oben angeführten Bericht geben sie als Grund an, weshalb sie mit einem kleineren Vorrath von Maschinen arbeiteten als der Handel erforderte, „dass sie sich nicht gern mit einem grossen Vorrath von Maschinen versehen hätten, so lange beständig neue Veränderungen und Verbesserungen bei denselben angebracht würden; dass sie indessen, nach der gemachten Erfahrung, es dennoch für vortheilhaft hielten den Vorrath der Dampfmaschinen zu vergrössern, und demgemäss zu verfahren angefangen hätten.“ „(Whilst alterations were continually making and improvements (scil. on the loco-motive engines) suggested, the directors were unwilling to have on hand a large stock of imperfect machines; they are now of opinion however, and they have begun to act on that opinion, that with their present experience it will be advantageous to increase the supply of locomotive engines.) In Dinglers, polytechn. Journal März 1835 p. 412 ist das nicht ganz richtig folgendergestalt übersetzt: — „Die

oder 1.099 d per Ton und Meile, = 2.016 s per deutsche Meile und Centner, was weit über Hrn. Stephenson's Rechnung hinausgeht, und die des Hrn. von Grote um das Achtfache übersteigt. In der Vertheilung dieser Kosten über Güter und Passagieren, sind 80,256 Tonnen von jenen zu 1 s 6½ d (¾ d per Meile) mit 6,186 £ 8 s, und die Letzteren zu 8¾ d per Kopf mit 7,779 £ 0 s 1 d belastet, so dass die Passagiere in Bezug auf Gewicht fast für 10 Centner Jeder bezahlen oder für 100,917 Tonnen à 1 s 6½ d.

Die Kosten der Dampfkraft auf einer Ebene, bei voller Ladung, und ganz für sich betrachtet, werden von Hrn. Herapath, nach der Angabe eines Ingenieurs der Liverpooleser Eisenbahn Gesellschaft, zu ½ d. per Ton und Meile angenommen. Mit Hinblick auf den Gesamtverkehr, und einschliesslich der Erneuerung von Maschinen, Wagen und anderen Gegenständen, die gewöhnlich nicht mit gerechnet wird, ist die wirkliche Ausgabe in der That bei weitem grösser, wogegen hinsichtlich des Gütertransportes eine bedeutende Modification eintritt, wie wir bei dem angeführten Fall, aus dem relativen Verhältniss der Reisenden und der Art der Vertheilung der Unkosten ersehen.

Da indessen Hr. List, der hinsichtlich der Kosten von Eisenbahnen nicht leicht übertreibt, auf eine Rechnung über die Bahn von Glasgow nach Garnkirk Bezug nimmt, die nach 18 monatlichem Bestande aufgemacht worden, so wollen wir, zu Hrn. von Grote's Gunsten, seine Ansätze mit denen dieser letzteren vergleichen.

Die Kosten für Dampfkraft, d. h. für Coke, Oel, Hanf, Talg, Aufseher bei der Maschine &c. scheint $\frac{373}{1000}$ eines Pfennigs Sterling per Ton und Meile zu betragen, was, auf den von Hrn. von Grote angenommenen Maassstab reducirt, $\frac{689}{1000}$ eines Pfennigs (Conv. Geld) per deutsche Meile und Centner beträgt.*) Nun aber kann man mit Gewissheit an-

Directoren sehen ungern dass ihnen in Folge der beständigen Verbesserungen eine grosse Menge unvollkommener Maschinen zur Last bleibt; und doch sind sie bei ihrer gegenwärtigen Erfahrung der Ansicht, dass es von Vortheil seyn wird den Vorrath an Dampfmaschinen fortwährend zu vermehren.“

*) Eisenbahn Journal p. 37. Auszug aus dem Mechanics Magazine No. 607. Hr. List reducirt die Kosten der Garnkirk Eisenbahn

nehmen, dass in den meisten Gegenden Deutschlands das Brennmaterial noch ein Mal so theuer ist wie bei den Kohlengruben von Garnkirk, und wir sind daher vollkommen berechtigt, zu dem Obigen noch ein Drittheil, oder .229 eines Pfennigs zu rechnen. Dazu kommt noch, dass die Eisenbahn auf welche diese Berechnung sich bezieht, von den vortheilhaftesten Verhältnissen hinsichtlich der Anlegung der Bahnlinie begünstigt war. Die ganze Länge beträgt etwa $8\frac{1}{4}$ Meilen, von denen $5\frac{1}{2}$ Meilen eben, und $2\frac{3}{4}$ Meilen eine regelmässige Steigerung von 1 Fuss in 144 in der Richtung des Depots zu Glasgow haben. Da nun der ganze Transport von den Kohlengruben nach Glasgow geht, so ist mithin die Bahn noch günstiger für den Zug als eine vollkommene Ebene. Da aber eine Steigerung von 1 Fuss in 480, oder von 11 Fuss per engl. Meile, die Unkosten um die Hälfte erhöht; da eine Steigerung von 1 Fuss in 240 oder von 22 Fuss per engl. Meile die Kosten der Dampfkraft verdoppelt, indem die Last oder die Schnelligkeit vermindert werden muss, so wird man wenige Lagen für Eisenbahnen finden, wo man die Garnkirker Ausgaben in diesem Punct nicht im Durchschnitt um ein Viertel oder Fünftel erhöhen müsste. Dazu kommt noch, dass die Garnkirker Eisenbahn nicht für einen allgemeinen Verkehr, sondern nur für den Kohlentransport bestimmt ist; der Zug geht nur mit voller Ladung ab; und die Sendungen sind regelmässig und einander gleich; wogegen auf einer Bahn für einen allgemeinen Verkehr, auf welche Hrn. von Grote's Berechnungen sich beziehen, die Wagenzüge, gleich Eilwagen, immer gehen müssen, voll oder nicht; und bedenkt man den Verkehr unterweges, zwischen den beiden Endpunkten, für welchen doch auch Dampfkraft vorhanden seyn muss, sie mag nun gebraucht werden oder nicht, so glauben wir, ein Jeder der mit dem Hergange auf Eisenbahnen bekannt ist wird uns zugeben, dass wir, unter solchen Umständen, den obigen Anschlag um nicht weniger als die Hälfte erhöhen müssen. Hiedurch stellt sich folgendes Resultat heraus:

auf preussisches Geld, welches 5 pCt. leichter als Conventions-Geld — $4\frac{1}{4}\%$ engl. — 1 preuss. Meile. Die Unkosten für Dampfkraft auf preussisches oder sächsisches Maass reducirt, kommen wohl höher als er sie angeschlagen hat.

Unkosten auf die Garnkirker Eisenbahn für Brennmaterial, Hanf, Oel &c. per Ton und Meile	375 d.)*)
oder per deutsche Meile und Centner	689 §
hinzu, für theureres Brennmaterial in den meisten Gegenden Deutschlands	220 -
	<hr/>
	909 §

Fernere Unkosten für durchschnittlichen Verlust an Kraft auf ungünstigeren Linien, oder wegen allgemeinen Verkehrs	454 -
	<hr/>
	1,363 §

Hienach sehen wir, dass $1\frac{1}{3}$ § nöthig seyn wird um nur einen Theil der Ausgaben für Dampfkraft zu bestreiten, deren Ganzes Hr. von Grote mit $\frac{1}{4}$ § decken will, und dass mithin, für die Anschaffung von Dampfkraft allein, mehr nöthig seyn wird, als er nicht nur hiezu, sondern zur Bestreitung aller anderen in seiner Tabelle aufgeführten Kosten für genügend gehalten hat.

Eben so wenig darf man sich auf seine Berechnungen der Unterhaltungs- und Verwaltungskosten einer Eisenbahn verlassen.

Die Ausbesserung und Unterhaltung einer solchen meint Hr. von Grote mit 1 pCt. vom ausgelegten Capital zu bestreiten. Aber es liegt zu Tage, dass diese Ausgaben in gar keiner Beziehung zu dem Anlage-Capital stehen.

Die Durchstiche und Dämme, die Entschädigungen für Grundstücke, sammt vielen anderen der kostspieligsten Pöste in einer Eisenbahn-Rechnung, in der That die ganze Grundlage der Bahn wird, sobald sie nur gehörig gemacht ist, nicht mehr auszubessern kosten wenn sie 110,000 \mathfrak{R} mehr oder weniger, als wenn sie fast gar nichts gekostet hat. Eben so wenig stehen die Ausbesserungen der Eisenbahn selbst, im engeren Sinne des Wortes, in irgend einer Beziehung zu den Anlagekosten, ausser sofern dieselbe mehr

*) Wir haben Ursache zu glauben, dass in den Rechnungen für 1833 und 1834, alle Ausgaben in diesem Fache eingerechnet, die wirklichen Kosten der Dampfkraft bei weitem höher seyn werden als sie es in den ersten 18 Monaten gewesen zu seyn scheinen.

oder minder fest gebaut ist. Vielmehr wird man finden, dass die Ausbesserungskosten im geraden Verhältniss zu dem Umfange des Verkehrs, und im umgekehrten zu dem Anlage-Capital stehen. Je oberflächlicher, vergänglicher und wohlfeiler die Anlage ist, desto häufiger wiederkehrend und desto kostspieliger werden jene. Die Kosten der Liverpooler Bahn übersteigen den höchsten Ansatz in Hrn. von Grote's Tabelle etwa um das Zehnfache, und die Ausbesserungen kamen auf bedeutend mehr als $1\frac{1}{2}$ pCt. vom Anlage-Capital im Durchschnitt zu stehen; wäre der Handel sich gleich geblieben, so würden die Ausbesserungen (unter einigen Modificationen auf die wir zurückkommen werden,) mehr als 12 pCt. von dem Capitale kosten das Hr. von Grote für die Eisenbahn ausgeben will.*)

Wenn Hr. von Grote annimmt, dass 1 pCt. vom Capital hinreichen werde, alle Kosten, mit Ausnahme der unter den Rubriken für Dampfkraft oder Ausbesserung und Unterhaltung des Weges, zu decken, so muss er, unserer Ueberzeugung nach, im Irrthum über die Beschaffenheit dieser Kosten befangen seyn. Wie viel kostet es nicht allein an Arbeitslohn um 1,923,840 Centner**) zu empfangen, zu wägen, bis zur Ankunft der Wagen aufzustellen und dann aufzuladen, sodann am Ende der Reise wieder abzuladen und abzuliefern, angenommen diese Ausgabe verbreite sich im Durchschnitt über eine Strecke von 12 deutschen Meilen. Hr. von Grote scheint ganz im Ernst einen Scherz in einem neueren Hefte des americanischen Eisenbahn Journals anticipirt zu haben, welches eines neu erfundenen Dampfwagens erwähnt, der seine Frachtgüter selbst auf- und abladen, und zugleich seine eigene Frachtrechnung führen soll.

Aus den Berichten der Liverpooler Compagnie geht hervor, dass die verschiedenen mit dem Transport von Reisenden und Gütern verbundenen, so wie die allgemeinen Unkosten (ohne die für Dampfkraft, Zinsen, Steuern &c.) mehr als $4\frac{1}{2}$ pCt. vom Capital betragen. Nach dieser Berechnung würden sie also bei Hrn. von Grotes Eisenbahn 45 pCt. anstatt 1 pCt. seyn.

*) Bei den Theoretikern ist es angenommen, dass durch Legung einer einfachen Bahn auch die Hälfte der Kosten erspart werde; sie vergessen dass die einfache Bahn doppelt erhalten muss.

**) Der vierfache Betrag des ganzen harburgischen Handels.

Einige der bei Eisenbahnen vorkommenden Ausgaben sind wohl in Deutschland bedeutender als in England; indessen geben wir gern zu, dass bei vielen anderen sie weit hinter denen zurückbleiben welche auf dem Verkehr in England lasten. Die bei den Unternehmungen englischer Eisenbahnen gesammelten Erfahrungen, würden bei ähnlichen Unternehmungen in Deutschland sehr zu Statten kommen. Hätte die beabsichtigte Gesellschaft nicht auf solche Ersparnisse gerechnet, und darauf, dass es ihr gestattet seyn würde dieselben zu benutzen und nach Belieben von ihrer Erfahrung Gebrauch zu machen, so glauben wir dass sie niemals auf die Idee gekommen seyn würde, eine Eisenbahn von Hamburg nach Hannover anzulegen. Nimmt man aber die Ersparnisse auch noch so beträchtlich an, so glauben wir doch, dass Theoretiken sowohl als Praktiker jetzt wissen werden, wie weit sie sich auf die so eben beleuchteten Kostenanschläge verlassen können.

Es ist in denselben ferner angenommen, dass die Hälfte aller jährlichen Ausgaben allein durch den Vortheil auf den Transport von Reisenden gedeckt werde. Das kann, und kann auch nicht der Fall seyn. Bei Reisenden zeigt sich ein Nutzen oder ein Verlust, je nachdem ihre Zahl und das Personengeld in grösserem oder geringerem Verhältniss zu den allgemeinen Unkosten stehen. Im Verhältniss zum Gewicht werden sie immer weit mehr bezahlen als Waaren; aber es ist mit Eisenbahnen wie mit andern Landstrassen; es bedarf immer einer gewissen Grösse des Verkehrs um die unvermeidlichen Ausgaben zu bestreiten, und ehe diese gedeckt sind ist noch nicht an eine Zinse für das Capital zu denken. Es ist bekannt, dass gewöhnliche Landstrassen selten mehr eintragen als ihre Unterhaltungskosten.

Auf der Liverpooler Eisenbahn gehen jährlich ohne die Kohlen, 400,000 Reisende und 160,000 Tonnen Gütergewicht, 30 Meilen weit; und die Unkosten sind, im den Berichten der Compagnie, so vertheilt, dass der Vortheil auf Reisende fast der Hälfte sämmtlicher Unkosten gleich kommt; ja, er steht, wie schon erwähnt, in einem noch bedeutenderen Verhältniss zu diesen, da auf ihm ein grösserer Antheil an den Kosten für Dampfkraft und andere Ausgaben als auf der Güterfracht haftet.

Nehmen wir nun einmal an, dass das Gewicht der Waaren dasselbe bleibt, dass dagegen nur 200,000 Reisende gehen; so würde nicht allein der halbe Nutzen nach Kopffzahl wegfallen, und so das Verhältniss gestört werden; sondern da schon ein Theil der auf Güter kommenden Kosten auf die Reisenden geschlagen ist, so folgt, dass wenn deren Zahl sich um die Hälfte verringert, die andere Hälfte einen doppelten Antheil an diesen Kosten tragen müsse. Entweder würde demnach der Vortheil in der Rubrik für Reisende sich noch geringer, oder die Kosten auf Güter würden sich höher stellen; Beides eine gleich ungünstige Veränderung im Budget des Hrn. von Grote hervorbringend. — Wir können indessen noch weiter gehen. Wie wird es mit dem Nutzen seyn, falls das Verhältniss des Verkehrs sich umgekehrt stellen sollte? wie zum z. B. wenn 400,000 T. Waare, und nur 150,000 Reisende auf der Liverpooler Bahn gegangen wären?*)).

In fast allen Berechnungen über Eisenbahnen in Deutschland geht man von dem Vordersatze aus, dass zwei mal zwei nothwendig vier machen; ein Elementargrundsatz, der in complicirten Geldverhältnissen nicht immer Stich hält. Hrn. List's Schriften wimmeln von Irrthümern dieser Art. In seinem Memoire über ein preussisches Eisenbahnsystem**) geht er von dem sehr trügerischen Satz aus, dass, da massive und dauerhafte Eisenbahnen in Preussen nur ein Sechstel der Liverpooler Bahn kosten, eisenbeschlagene Bahnen nur den zehnten Theil kosten würden; mithin auch der sechste oder zehnte Theil des Verkehrs auf den preussischen Bahnen denselben Nutzen abwerfen müsse den die theureren englischen Bahnen bringen. Seine Folgerungen dann bis auf die äusserste Spitze treibend, behauptet er dass, da die Liverpooler Bahn

*) Dieses Verhältniss wird gewiss in Hannover eintreffen, wenn, dem Vorschlage nach, die Fracht für Güter geringer seyn sollte als die Kosten für Feurung, und für Schmeer die sie verursachen; während auf der anderen Seite der Personenverkehr in demselben Verhältniss gestört und behindert werden wird, wenn er nicht nur seine eigenen Kosten, sondern auch fast die ganzen des Gütertransportes tragen soll.

**) Memoire über die Vortheile eines preussischen Eisenbahnsystems, und insbesondere einer Eisenbahn zwischen Hamburg, Berlin, Magdeburg und Leipzig. Eisenbahn-Journal No. 2.

9 pCt. Zinsen bringt, eine eisenbeschlagene Bahn mit $\frac{1}{10}$ des dortigen Verkehrs, immer $4\frac{1}{2}$ pCt. reinen Ertrages geben muss, und dass alle diese, ja noch grössere Ergebnisse sich herausstellen, unabhängig von den verschiedenen Verhältnissen des Verkehrs oder der Frachtsätze.

Auf dem Wege von Berlin nach Hamburg nimmt Hr. List einen Verkehr von 130,000 Reisenden à 7 *sch* Preuss. Crt. oder 1 £ p. Kopf, und von 3,000,000 Ctr. Waaren à 12 *Ggr.* oder 1 £ 8s 9d p. Ton auf die ganze Strecke von 40 preussischen oder $187\frac{1}{2}$ englischen Meilen an*). Von der Brutto-Einnahme aus der Rubrik für Reisende, zieht er für Unkosten 50 pCt. oder 10s (nicht 100 pCt. wie durch einen Schreibfehler im Memoire steht), und von den Gütern 60 pCt. oder 17s 3d ab; und nach dieser Berechnung bringt er einen reinen Ertrag von $12\frac{1}{2}$ pCt. auf eine Eisenbahn die 200,000 *sch*, und von 25 pCt. auf eine die 100,000 *sch* p. Meile gekostet hat. Das Vertrauen und die Selbstgefälligkeit mit welcher Hr. List der preussischen Regierung die glänzenden Resultate seiner Phantasien vorträgt, sind gewiss für seine Anhänger nicht weniger beweisend und zureichend gewesen, als sie für die praktischen Sachverständigen, an die sein Memoire vermuthlich verwiesen ward, belustigend gewesen seyn müssen**).

*) Eine Eisenbahn von Hamburg nach Berlin würde jedoch nicht, wie Hr. List meint, über Perleberg gehen; die practicable Linie ist von der jetzigen Landstrasse sehr entfernt. Sollte eine Verbindung mit Hamburg in seinem Plan liegen, so würde die Strecke auch weit grösser als 40 Meilen seyn. Was die muthmaassliche Vermehrung der Zahl der Reisenden betrifft, so darf man nicht vergessen, dass Berlin nicht die Hauptstadt von Deutschland ist. Die Gerichtshöfe — das Parlament — der Sitz der Regierung — der Geldmarkt, so wie eine Menge anderer Verhältnisse, veranlassen einen nothwendigen Verkehr zwischen London und allen grossen Provinzial-Städten Englands; wogegen zwischen Berlin und Hamburg, oder irgend einer anderen Stadt ausserhalb der preussischen Monarchie, dieselben innigen und nothwendigen Beziehungen nicht Statt haben.

**) Eine geschickte und sorgfältige Auseinandersetzung der Unkosten von Dampfwagen ist in einer Abhandlung des Ober-Baurathes Hagen enthalten. S. Preuss. Staatszeitung vom 15. Juli 1835. Hr. Hagen weist auf's deutlichste nach, dass diese Kosten

Da Hr. List's Kostenanschläge für eine Eisenbahn nach dem Verhältniss berechnet zu seyn scheinen in welchem die der Liverpoolscher Bahn zu deren Ertrage stehen, so darf man nicht ausser Acht lassen, welchen Einfluss die einzelnen Frachtansätze auf den Ertrag beider Bahnen haben. Bei einem verhältnissmässigen Ansatz würde auf der berliner Bahn das Personengeld 1 £ 12s anstatt 1 £, und die Fracht für Güter 3 £ p. Ton, anstatt 1 £ 8s 9d seyn; wogegen die Abzüge für Unkosten bei jenem 50 pCt., also 16s (anstatt 10s), und bei diesem 70 pCt., oder 2 £ 2s 6d (anstatt 17s 3d) betragen würden. Wer nur einigermaassen weiss, worin die Unkosten für einen Eisenbahn-Verkehr bestehen, der wird auch auf den ersten Blick sehen, dass keine grössere Wohlfeilheit im Verhältniss der deutschen Preise zu den englischen das Uebertriebene jener Berechnungen ausgleichen kann. Ausser dem Unterschiede den es für das Resultat schon haben muss, dass die Zahl der Reisenden, auf welche in England ein so grosser Theil der Kosten fällt, hier um zwei Drittel geringer angeschlagen wird, wird man finden, dass auch die Güterfracht, welche Hr. List für genügend zur Erlangung solcher Resultate hält, nicht mehr als $\frac{2}{3}$ der blossen Ausgaben beträgt, welche diesem Theile des Verkehrs auf der Liverpoolscher Bahn zur Last fallen*) (1 £ 8s 9d: 2 £ 2s 6d).

Nach unseren Bemerkungen über das Budget des Hrn. von Grote, mag es überflüssig erscheinen bei den nebelhaften Berechnungen des Hrn. List noch zu verweilen. Zu seiner eigenen Beruhigung indessen, wie für die seiner zahlreichen Anhänger, welche seine Berechnung ohne weitere Untersuchung gern gelten lassen, wollen wir die Frage einmal in Zahlen und in einem Beispiel erläutern, das seinen Beschäf-

wirklich so bedeutend sind, wie Hr. Vignoles sie in seinen Verhandlungen mit der königl. hannoverschen Commission angegeben hat. In einigen Beziehungen ist er jedoch durch die Unzulänglichkeit der über Eisenbahnen bekannt gemachten Berichte irre geleitet worden, woher zum Theil der ungünstige Schluss rühren mag, zu dem er in Bezug auf die Anwendung von Dampf kommt, so dass er ihr die der Pferdekraft vorzieht.

*) Sparsame Leute rühmen sich wohl 1s auf eine halbe Krone (2s 6d) ersparen zu können; bei den Ersparnissen auf Eisenbahnen scheint man aber umgekehrt 2s 6d bei einer Ausgabe von 1s sparen zu wollen.

tigungen mehr entspricht, und von dessen Richtigkeit er vielleicht schon durch alle Stadien desselben Beweise erlebt hat.

Wir nehmen deshalb an, dass das Eisenbahn-Journal, bei einem Absatz von 1000 Exemplaren à 1 rfl , dem Herausgeber einen reinen Nutzen von 250 rfl lässt; indem 750 rfl nöthig sind theils um die Kosten für Druck und Papier zu decken, die immer dieselben bleiben, der Preis des Werkes möge seyn welcher er wolle, und es möge die Auflage ganz oder nur theilweise verkauft werden*); — theils aber für Provision und andere Unkosten, die nur den wirklich verkauften Exemplaren zur Last fallen, und im Verhältniss zur Einnahme stehen. Wenn anstatt 1000, nur $\frac{1}{20}$ oder 50 Exemplare Käufer finden sollten, so dass der Brutto-Ertrag sich auf 50 rfl beschränkt, so würde nicht nur von jenen 250 rfl nicht die Rede seyn, sondern der Herausgeber würde eine Menge Kosten obenein zu bezahlen haben. — Setzen wir nun aber den Preis des Journalen, anstatt 1 rfl auf $\frac{1}{2}$ rfl , so würde, selbst bei einem Absatze der ganzen Auflage, der Brutto-Ertrag von 500 rfl noch nicht genügen, die Unkosten zu bestreiten, und von einem Vortheil für den Herausgeber könnte wiederum nicht die Rede seyn. — Nehmen wir endlich den dritten Fall, dass trotz des herabgesetzten Preises nur die Hälfte der Auflage sich verkaufte, so dass wir eine Brutto-Einnahme von 250 rfl erhalten, also nur die Hälfte der unvermeidlichen Unkosten: auch hier würde Hr. List nicht nur jeden Gedanken an Vortheil aufgeben, sondern noch 250 rfl zuzahlen müssen um den Ausfall zu decken.

Dieser letztere Fall trifft meist bei denen ein welche an der Eisenbahn-Monomanie leiden; indem sie beständig voraussetzen, ohne auf das Verhältniss einträglicher Geschäfte zu sehen, dass bei geringerem Verkehr und wohlfeileren Frachtsätzen, die Resultate dieselben seyn müssen wie bei den günstigsten und einträglichsten Verhältnissen.

*) Bei einer für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahn müssen die Einrichtungen auf das möglich grösste, nicht auf das möglich kleinste Bedürfniss berechnet werden, wonach sich denn auch die Kosten richten; eben so werden, in Erwartung des Begehrs, auch wohl 1000 Exemplare von einem Werke gedruckt, auf die Gefahr, in Ermangelung grossen Absatzes, eine Menge schönen Papiere zu verlieren.

Wir bedauern dass diese Bemerkungen zum grossen Theil auch auf den Prospectus der Leipziger und Dresdner Eisenbahn-Committé ihre Anwendung finden. Ihre Berechnungen sind aus der Schule des Hrn. List.

Der Betrag des gegenwärtigen Verkehrs, auf dem ihre Berechnungen basirt sind, ist beinahe genau der zehnte Theil des Verkehrs der Liverpooler Bahn.

Der Tarif für Passagiere ist fast auf die Hälfte der Liverpooler Preise herabgesetzt, und dennoch wird eine Dividende von $9\frac{1}{4}$ pCt. vom Capital verheissen, und es wird in dem Prospectus gezeigt, dass man selbst bei der Hälfte der erwarteten Einkünfte, dennoch auf eine Zinse von mehr als $4\frac{1}{2}$ pCt. vom Capital mit Gewissheit rechnen könne. —

Zur grösseren Bequemlichkeit des Publicums, und um den Verkehr noch mehr zu beleben, sollen von Dresden und von Leipzig täglich vier Wagen-Züge abgehen. Angenommen selbst dass dies nur dreimal täglich geschieht, so wird ein jeder Zug ungefähr zwanzig Passagiere und neun Tonnen Güter befördern. Eine für die Maschine so kleine Last wird die Transportkosten unverhältnissmässig erhöhen, und die Last der übrigen Kosten wird demnach sehr drückend auf die kleine Anzahl von Passagieren und Gütern fallen, durch die sie gedeckt werden muss.

Wir wollen nicht geradezu bestimmen, wie gross der Betrag der Brutto-Einnahme seyn müsse, um die unvermeidlichen Kosten eines so wenig versprechenden Verkehrs zu decken. Die Committé bezieht sich bei ihrer Annahme, dass die Hälfte der Brutto-Einnahme hinreichen würde, um sämtliche Kosten des Etablissements zu bestreiten, auf die Hrn. Vignoles und Braithwaite als ihre Autoritäten. Es darf aber nicht übersehen werden, dass ein Ingenieur, wenn er die Kosten einer Eisenbahn voranschlägt, und zwar nach einem bestimmten Verhältnisse zu den Einkünften, dabei eine gegebene Eisenbahn, einen gegebenen Verkehr, einen gegebenen Tarif und daher eine gegebene Einnahme vor Augen hat, nach denen er seine Bestimmungen macht; je nachdem nun aber eines dieser Daten in Bezug auf die übrigen sich verändert, muss sich natürlich auch das Verhältniss der Kosten zu der Einnahme anders gestalten.

Die Kosten können den dritten oder den halben Theil der

Brutto-Einnahme ausmachen, sie können derselben gleichstehen, ja sogar sie übersteigen. Wenn die Zahl der Passagiere unbestimmt, oder in Bezug auf die Quantität der zu transportirenden Güter nur gering ist, so übergeht der Ingenieur, in seinem rohen Anschlage des Verkehrs, den von den Passagieren zu erwartenden Nutzen gewöhnlich ganz und gar, indem er darauf als ein Equivalent für solche Theile seiner Anschläge blickt, die sich später vielleicht als überschätzt darstellen möchten. Aber selbst in diesem Falle, wo er bei Anschlag des Verkehrs die Passagiere ganz bei Seite setzt, schlägt er doch die Kosten des Waaren-Departements nur nach einem beschränkten Maassstabe an, was er durch die stillschweigende Voraussetzung rechtfertigt, dass ein Theil der Kosten durch die Passagiere gedeckt werden wird.

In Bezug auf den gegenwärtigen Verkehr zwischen Leipzig und Dresden, glauben wir daher, dass die Hrn. Braithwaite und Vignoles, wenn sie zu einer Schätzung des in Frage stehenden Netto-Ertrages aufgefordert worden wären, ein von dem Prospectus sehr abweichendes Resultat gestellt haben würden.

Das Capital der Eisenbahn-Compagnie ist auf 1,500,000 Rthlr. Preuss. Crt. festgesetzt, die Kosten aber einer eisenbeschlagenen Bahn sind auf ungefähr 2,000,000 Rthlr. veranschlagt worden, und man setzt voraus, dass das der Compagnie zugestandene Privilegium, bis zum Belaufe von 500,000 Rthlr. unverzinsliche Cassenscheine zu creiren, das fehlende Capital ersetzen, und der Compagnie dadurch zugleich die Zinse oder Dividende von einer solchen Summe erspart werde. In Bezug auf den Kostenanschlag nun halten wir uns überzeugt, dass die einsichtsvolle Committé und ihre Directoren, bei genauerer Erwägung verschiedene Lücken auszufüllen und Abänderungen zu treffen haben, die die veranschlagten Kosten bedeutend erhöhen werden. Selbst dann, wenn sie sich anfangs in die grosse Inconvenienz nur eine einfache Bahn zu haben, fügen sollten, würden die wirklichen Kosten bis zur gänzlichen Vollendung des Werkes den Anschlag wahrscheinlich um 500,000 Rthlr. übersteigen. Würde aber der Verkehr sich sehr vermehren, und somit eine doppelte Bahn durchaus nothwendig werden, so müsste für einen

ferneren Zuschuss von 500,000 \mathfrak{R} gesorgt werden. Mithin würden dann die Total-Kosten der fertigen Bahn auf 2,500,000 bis 3,000,000 \mathfrak{R} anzuschlagen seyn.

Wir befürchten übrigens, dass das Privilegium, bis zu dem Belaufe von 500,000 \mathfrak{R} Cassenscheine auszugeben, in der Folge sich als ein ganz nichtiges darstellen, und seinen ursprünglichen Zweck gar nicht erreichen werde. Die Compagnie ist verbunden ihre Scheine zu jedem Belaufe und auf jeder Station gegen Münze einzuwechseln. Sie muss daher auch an jedem ihrer Büreaus einen Vorrath an baarem Gelde halten, um der sehr leicht möglichen Präsentation eines grossen Theiles ihrer Scheine begegnen zu können, wenn sie nicht Gefahr laufen will dieselben täglich an diesem oder jenem Bureau Mangels Zahlung protestirt zu sehen. Auf diese Weise aber könnte sie genöthigt seyn, im Ganzen einen den Total-Betrag ihrer Scheine übersteigenden Vorrath an baarem Gelde zu halten.

Wäre sie nur verbunden in Leipzig oder in einem bestimmten Bureau ihre Scheine gegen Münze einzuwechseln, so würde sie dadurch wenigstens der Last, stets eine so grosse Summe baaren Geldes vorrätzig zu halten, überhoben seyn; freilich aber würde auf der andern Seite die erschwerte Verwechselung der freien Circulation der Scheine entgegen stehen.

Papiergeld das unbezweifelten Credit geniesst ist bequemer selbst als Münze; — es ist leichter fortzuschaffen, und, je grösser und weiter daher der Umkreis ist, in dem es verwechselt werden kann, desto mehr wird es als Umsatzmittel gesucht oder geduldet werden.

Preussische Cassenanweisungen, die in dem weiten Bereiche der ganzen preussischen Monarchie an jedem Steuerbureau, an jeder öffentlichen Casse angenommen werden müssen, geniessen, so lange ihre Summe zu den öffentlichen Einnahmen in einem mässigen Verhältnisse steht, alle Vortheile der augenblicklichen Wechselbarkeit und sind in mancher Beziehung daher dem baaren Gelde vorzuziehen.

Die Circulation der Eisenbahn-Scheine muss sich aber natürlich auf die Umgegend der Eisenbahn beschränken. Ihre Bewegung wird unwiderstehlich centripetal bleiben. Wenn sie zusammengepackt und nach den Gränzen Sach-

sens geschickt werden, (denn über Sachsen hinaus wird niemand sie senden), werden sie, sobald das Päckchen geöffnet, sofort wieder nach dem Mittelpuncte ihres Umsatzes zurückreisen. Die Idee, durch Ausgabe von Cassenscheinen für die Eisenbahn - Committé einen Gewinn oder vielmehr eine Ersparung herbeizuführen, verdankt ihren Ursprung offenbar einer irrigen Vorstellung von dem Principe, welches der Creirung von Banknoten zum Grunde liegt oder zum Grunde gelegt werden sollte.

Der allbekannte Umstand, dass eine Eisenbahn - Compagnie kein Eigenthum besitzt, welches zur Einlösung ihrer Papiernoten augenblicklich in baares Geld verwandelt werden kann, reicht allein hin einen ausgedehnten Umsatz ihrer Scheine zu verhindern. Ihre Scheine sind wie die Noten einer Landbank; wir können ganz zufrieden seyn, dass der Werth da ist, und dass wir nach einem langwierigen und kostspieligen gerichtlichen Verfahren im Stande seyn werden, das Land oder die Eisenbahn zum Verkaufe zu bringen und so endlich den vollen Werth unserer Scheine zu erhalten. Als zinsenloses Unterpfand mag eine solche Note gut seyn, dem Zweck des Geldes wird sie nie entsprechen — mit diesem hat sie keinerlei Aehnlichkeit ausser der dass auch sie keine Zinsen trägt; und diese Eigenthümlichkeit ist ihr wieder verderblich wenn man sie als Unterpfand betrachtet. Die Summe dieser Scheine die in fortwährender Circulation erhalten werden kann, wird einen so geringen Theil der jährlichen Ausgaben der Compagnie ausmachen, dass die Kosten und Mühe ihrer Erhaltung ihren Werth bei weitem übersteigen wird.

Die Compagnie muss entweder Gelder anleihen und Zinsen dafür bezahlen, deren Maass sich nach dem, von ihren Berechnungen und der Solidität des Werks abhängigen öffentlichen Vertrauen richten wird; oder sie muss ihr Capital bedeutend erweitern. In beiden Fällen wird daraus für das pecuniäre Resultat des Unternehmens eine grosse Aenderung hervorgehen. Auf diese Aenderung aber ist in der Verwendung der Einkünfte, wie der Prospectus sie festsetzt, kein Bedacht genommen.

In dem sechsten Bericht der leipziger Committé, wird eine Uebersicht über die jährlichen Ausgaben der Manche-

ster und Liverpooler Eisenbahn gegeben und von verschiedenen derselben, die einzeln specificirt werden und sich auf 361,926 *asp* belaufen (ungefähr die Hälfte der sämmtlichen Ausgaben) behauptet, dass diese nach der Meinung der Committé in Deutschland grossen Theils ganz erspart werden könnten, während auch der Belauf der übrigen, nach Verhältniss des Verkehrs, unvergleichlich viel geringer seyn würde als in England, theils in Folge der billigeren Preise für Taglohn und Gehalte in Deutschland, theils weil alle Einrichtungen auf einen viel sparsameren Fuss gemacht werden würden, als in England.

Wir geben gerne zu, wie wir schon oben gesagt haben, dass auf die Kosten einer Eisenbahn in Deutschland, wenn man sie mit den englischen Preisen vergleicht, sich in manchen Beziehungen bedeutende Ersparungen machen lassen und auch gemacht werden — aber der Belauf solcher Ersparungen muss sich immer nach dem Werthe und der Qualität der Gegenstände richten worauf eben gespart werden soll.

Bei einer Prüfung der einzelnen Rubriken, in welche diese Gegenstände gebracht worden sind, finden wir keine, deren man sich bei der Leipziger Eisenbahn ganz und gar wird entledigen können; wenige oder keine selbst, bei denen eine Ersparung möglich seyn wird, bevor nicht der Verkehr einen die jetzige Schätzung der Committé weit übersteigenden Belauf erreicht haben wird.

Die specificirten Gegenstände sind:

1) Zinsen	74,820 <i>asp</i>
2) Taxen, Renten und Abgaben	87,395 -
3) Gehalte an Schreiber und Agenten	40,670 -
4) Polizei - Conto	14,266 -
5) Wächter, Packer und Wagenführer	89,621 -
6) Feuer - Assecuranz und Steuern von Gebäuden	7,525 -
7) Fuhrlohn in Manchester	47,642 -
	<hr/>
	361,921 <i>asp</i>

1. Zinsen. Wenn nicht die Compagnie ihr Stamm-Capital vermehrt, so wird, wie schon gezeigt ist, die anzuleihende Summe verhältnissmässig wahrscheinlich drückender werden, als die Schuld der Liverpooler und Manchester Eisenbahn-

Compagnie. Wenn das Werk auf weniger soliden Fuss erbaut und der wahrscheinliche Netto-Ertrag im Verhältniss zu den Ausgaben nur gering erscheinen wird, so muss mit dem Grade des Risicos, den die Darleiher zu laufen glauben, natürlich auch der Zinsfuss steigen. Auf jeden Fall wird dieser Zinsfuss den von $3\frac{1}{2}$ pCt. übersteigen, den die Liverpooler und Manchester Compagnie bezahlt*).

2. Taxen, Renten und Abgaben &c. Die Leipziger Compagnie hat der Postverwaltung für Passagiere ein minimum von 10,000 fl zu entrichten und sind ihr ausserdem noch einige andere Lasten auferlegt. Die von der Manchester Compagnie bezahlte Grundmiethe besteht aus den jährlichen Prästationen für die Theile ihres Eigenthums, die sie durch vollkommenen Kauf, nicht ganz hat erstehen können. Die Capital-Ausgabe ist aber daher auch so viel geringer als sie es sonst gewesen seyn würde.

3. 4 und 5. Gehalte an Schreiber und Agenten —

*) Die Zinse, welche die Liverpooler Compagnie bezahlt, ist eher ein Gewinn als eine Last für ihre Einnahme. Das auf die Eisenbahn bis zum 31. Decbr. 1834 verwandte Capital belief sich auf 1,156,563 £, wovon 796,875 £ das Stamm-Capital bilden, während ungefähr 359,688 £ zu der Durchschnittszinse von $3\frac{1}{2}$ pCt. angeliehenes Geld sind. Als im Jahre 1829 ihr Capital erschöpft war, schoss die Regierung gegen $3\frac{1}{2}$ pCt Zinsen 100,000 £ vor und seit dieser Zeit sind andere Anleihen unter eben derselben Bedingung gemacht, und zwar ist dieses Geld hauptsächlich von den Actien-Inhabern vorgeschossen worden. Der Betrag der Dividenden für das mit dem 31. Decbr. 1834 schliessende halbe Jahr war:

von 796,875 £ zu $4\frac{1}{2}$ pCt.	35,859 £
und Zinse für die Schuld	6,725 -

Betrag der Dividenden und Zinsen	42,584 £
--	----------

woraus sich die Durchschnittszinse von $7\frac{1}{4}$ pCt. auf das verwandte Capital von 1,156,563 £ ergibt. Wenn gesagt wird, dass die Liverpooler und Manchester Bahn eine Dividende von 9 pCt. bezahlt, so darf man nicht vergessen, dass dieses Resultat nur dadurch erlangt worden, dass man eine so grosse Summe unter besonders günstigen Umständen, als erste Sicherheit zu dem niedrigen Zinsfuss von $3\frac{1}{2}$ pCt. angeliehen hat. Wenn man, anstatt ein Pfandrecht an der Bahn zu bestellen, das Stamm-Capital vermehrt hätte, so würde dieselbe, wie wir eben gesehen haben, nicht mehr als 7 pCt. abgeworfen haben.

Polizei - Conto — Wächter, Packer und Wagenführer. — Für diese Ansätze wird der Betrag der Leipziger Bahn, anstatt geringer zu seyn, ungeachtet aller nur möglichen Einschränkungen sich verhältnissmässig viel höher stellen, bis die Einkünfte das Mass ihrer jetzigen Schätzung weit werden überstiegen haben.

Es ist kein Beweis der Oeconomie die Anlage - Kosten der Bahn zu niedrig anzuschlagen und Gegenstände, die für den glücklichen Fortgang derselben nothwendig sind, in diesen Anschlägen ganz zu übergehen, und man wird sich bald überzeugen, dass das Interesse des Publicums so wohl als das der Compagnie gleichmässig gefährdet sind, wenn nicht vom ersten Beginn an das ganze Unternehmen nach einem vernünftigen und soliden Massstabe errichtet wird.

6. Feuer - Assecuranz für die erforderlichen Gebäude, kann erspart werden, wenn die Compagnie es für gut findet die Gefahr selbst zu laufen; dies aber sollte sie nicht thun und kann sie nicht thun, wenn sie einen Theil ihres Capitals anleihet.

7. Fuhrlohn nach und von der Eisenbahn. Die Compagnie wird es wahrscheinlich für gut finden, sowohl in Leipzig als in Dresden die Waaren aus ihren Depots in der Stadt nach der Bahn hin zu schaffen und eben so sie kostenfrei abzuliefern. Der in dem Prospectus angesetzte Frachttarif für Güter, ist verhältnissmässig zu hoch, als dass er für eine dem Publicum so wichtige Erleichterung noch eine Extravergütung zulassen sollte*).

Haben wir so zu beweisen gesucht, dass, in sofern es sich nur um den jetzt existirenden Verkehr handelt, die Berechnungen der Leipziger Committé unvermeidlich bittere Täuschungen erfahren werden, so ist auf der andern Seite doch der Gedanke befriedigend, dass die mit Zuversicht zu erwartende Vermehrung, wahrscheinlich im Laufe weniger

*) Die Leipziger und Dresdner Committé macht ihre Anschläge auf einen Frachtansatz von 12 Ggr. p. Centner für eine Entfernung von ungefähr 68 engl. Meilen. Hr. List rechnet, wie wir schon gesehen haben, auf dieselbe Fracht für eine Distance von 187 $\frac{1}{2}$ Meile. Die eine oder die andere Berechnung muss eine ganz willkürliche seyn.

Jahre schon, den Actionairs einen hübschen, wenn auch nicht übermässigen Nutzen von ihrem Capitale bringen werde*).

Es ist ein sonderbarer, hoffentlich aber für die Zukunft glücklicher Zug in dem Leipziger und Dresdner Eisenbahn-Projecte, dass, während die Wirklichkeiten, auf denen sie ihre Anschläge gründen, keine Sicherheit für einen nur mässigen Gewinn von dem anzulegenden Capitale versprechen, doch die gegründeten Hoffnungen der Committé auf eine grosse Vermehrung, zumal des Personen-Verkehrs wahrscheinlich Resultate herbeiführen werden, die, wenn auch weniger glänzend, doch gewiss unendlich viel reeller seyn werden als das, worauf sie in ihren jetzigen Anschlägen mit so grosser Zuversicht fussen**).

*) So eben, nachdem schon die früheren Bogen gedruckt waren, erhält der Uebersetzer noch eine Mittheilung aus England, die er, auf Pag. 29 zurückweisend, wo von dem Anschlage der jährlichen Kosten der Leipziger und Dresdner Bahn die Rede ist, sich hier einzuschalten erlaubt. Es geht nämlich aus dieser Mittheilung hervor, dass weder Hr. Vignoles noch Hr. Braithwaite die von der Leipziger und Dresdner Committé in ihrem Prospecte aufgestellte Berechnung der jährlichen Ausgaben je gebilligt haben. Aus der Art, wie in dem Prospecte dieser Ingenieure Erwähnung geschieht, muss man nämlich schliessen, dass sie die jährlichen Kosten dieser Bahn berechnet hätten und dass die Committé befugt gewesen wäre, sich ihrer Namen als Autoritäten für diese Angaben zu bedienen. — Beides ist nicht der Fall. Die einzige Berechnung dieser Art, die je unter den gemeinschaftlichen Namen der Hrn. Vignoles und Braithwaite erschienen ist, findet sich in dem für die nächste Parlamentssitzung ausgearbeiteten Prospectus einer Eisenbahn durch die östlichen Grafschaften Englands, von London durch die Seestädte der Grafschaften Essex und Suffolk nach Norwich und dem Hafen Yarmouth in der Grafschaft Norfolk. Das hierin aufgestellte vermuthliche Verhältniss der jährlichen Kosten ist allerdings auf 50 pCt. von dem Brutto-Ertrage angeschlagen worden; es gründet sich diese Berechnung auf dem gegebenen wahrscheinlichen Güter- und Passagier-Verkehr auf der Linie dieser Eisenbahn; keinesweges aber ist sie als eine allgemeine Regel aufgestellt worden, und hätte denn deshalb auch füglich nicht ohne weiteres auf die Leipziger und Dresdner Eisenbahn angewendet werden sollen.

Anmerkung des Uebersetzers.

**) Die Verwirklichung des Eisenbahns-Projectes von Hamburg nach Braunschweig wird, vorausgesetzt dass die Bahn bis Leipzig

Wir haben es für nöthig gehalten die Aufmerksamkeit des Lesers auf einige allgemein verbreitete, irrthümliche Ansichten über die Kosten von Eisenbahnen zu lenken, weil ihr nachtheiliger Einfluss sich nicht auf Ungebildete und Nicht-gelehrte beschränkt hat. Mit einer, dem deutschen Character sonst so widersprechenden Vorschnelligkeit sind diese Irrthümer ohne Prüfung, bloss auf den Glauben derer hin, die sie zuerst ausgesprochen, selbst von bedeutenden Männern angenommen worden, und nachdem ihnen die Autorität dieser gleichsam den Stempel der Wahrheit aufgedrückt, haben sie, von Hand zu Hand weiter gehend, selbst bei denen Eingang gefunden, die die Angelegenheiten der Völker zu lenken berufen sind*).

fortgesetzt wird, einen entschieden günstigen Einfluss auf die Aussichten der Leipziger und Dresdner Compagnie haben. Während die Güterfracht zum Vortheile der Actionairs einer Ermässigung fähig zu seyn scheint, kann der Durchschnittstarif für Passagiere, ohne dem Verkehr dadurch zu schaden, vielleicht etwas höher gestellt werden, als der Prospectus es thut.

*) In dem kürzlich herausgegebenen Prospectus der Eisenbahn zwischen Altona, Hamburg und Lübeck wird gesagt, dass Hr. Giles, bei dem angenommenen Verkehr von 80,000 Tonnen Güter und 72,000 Passagiere, die jährlichen Ausgaben auf 12,090 £ veranschlage. Hierin muss nothwendiger Weise ein Irrthum stecken. Hr. Giles kann bei seiner Erfahrung eine solche Berechnung nicht gutheissen.

Ein anonymer „Hannoveraner“ nimmt es in dem Polit. Journal Aug. 1835 p. 715 als eine ausgemachte Sache an, ohne sich zu einer Erklärung der Art und Weise herabzulassen, dass eine Eisenbahn von Göttingen nach Hamburg einen reinen und bestimmten Profit von 270,000 £ abwerfen müsse, und fragt dann triumphirend seine Landsleute, ob das eine Kleinigkeit sey? Ueber die Antwort auf eine solche Frage, kann man nicht in Ungewissheit seyn, so wie es sich denn auch von selbst versteht, dass, wie er räth, Hannover besser thäte, diesen leichtgeerdneten Gewinn für sich selbst zu behalten.

Ein anderer anonymer Schreiber in No. 62 und 63 der hannoverschen Landesblätter nimmt nach einem, wie er sagt, dreijährigen Nachdenken an, dass die Kosten von Eisenbahnen im allgemeinen 50,000 *sch* sind, und fertigt die Frage über Zinsen und Kosten kurz dadurch ab, dass er für diese Gegenstände 7 pCt. bewilligt.

Wir enthalten uns jeglicher Bemerkung über solche Berechnungen.

Durch diese Bemerkungen einigermaßen vorbereitet, wollen wir nun zur Prüfung der dritten und vierten*), in dem Rescripte der hannoverschen Regierung aufgestellten Grundbedingung zurückkehren.

Die Regierung nämlich will eine Controlle über die Einnahme und Ausgabe behalten, ein Maximum der jährlichen Dividende festsetzen und den Ueberschuss zu der allmählichen Zurückbezahlung des Capitals an die Actionairs verwenden, damit nach gänzlicher Abtragung desselben, die Eisenbahn selbst öffentliches Eigenthum werde.

Wir glauben dass nach den vorausgeschickten Bemerkungen über die Anlage- und Unterhaltungskosten einer zweckmässigen und soliden Eisenbahn, die Gründe für eine solche Beschränkung viel weniger dringend erscheinen werden, als sie dem Hrn. Baron von Grote und den Mitgliedern der königl. Commission, die den Grundsätzen seines Pamphlets beipflichten, erschienen seyn mögen.

Man wird sich natürlich nicht weigern der Regierung einen jährlichen Bericht über die Einnahme und Ausgabe und über die Geschäfte der Compagnie zu ertheilen. Jedem Actionair steht es frei sich darüber zu unterrichten. Wenn aber diese Controlle dadurch ausgeübt werden sollte, dass sich die Regierung den Ausgaben, die die Direction zur Reparatur, zur Verbesserung der Bahn oder auf irgend eine andere Weise zum Besten der Compagnie für nothwendig halten würde, widersetzte, oder auf einen grösseren oder kleineren Tarif, als den, welchen die Actionairs durch die Direction verlangen würden, bestehen sollte — wenn, sagen wir, die Regierung auf solche Weise die Actionairs verhindern würde in dieser Beziehung nach ihrer besten Einsicht und Erfahrung zu handeln, so macht sie sich factisch denselben auch für den Unterschied zwischen der höchsten zu erreichenden und der, unter ihrer so ausgeübten Controlle wirklich erreichten Dividende verantwortlich. Die Actionairs würden von nun an kein Interesse mehr haben umsichtige und tüchtige Beamte und Directoren zu erwählen; und ihre Aufmerksamkeit würde sich daher ausschliesslich darauf richten, sich über die Gesinnungen und Eigenschaften der öffent-

*) Pag. 3.

lichen Beamten zu vergewissern, durch welche die Controлле der Regierung ausgeübt werden soll.

Keine Compagnie würde eine derartige Controлле sich gefallen lassen, ohne zugleich eine Garantie für die höchste Dividende zu fordern. Durch Zulassung derselben würden sie sich factisch der Direction ganz begeben. Wollte aber die Regierung die Direction und den Risiko, statt des Minimums, wie Hr. von Grote vorschlägt, nunmehr das Maximum der Dividende zu garantiren, selbst übernehmen, so würde sie unbezweifelt besser thun die Bahn sogleich auf ihre eigenen Kosten zu errichten. —

Herr von Grote, dessen Lehren von der königl. Commission gebilligt zu werden scheinen, bemerkt in der schon angeführten Abhandlung, dass Institutionen, die mit dem öffentlichen Nutzen und Vortheil in so inniger Verbindung ständen, auf keine Weise Handelsspeculation oder der Gegenstand wucherischen Gewinnes werden dürften; und spricht sich mit grosser Verachtung über den so oft gehörten Gemeinplatz aus, dass die Regierung sich nie in grosse Handelsunternehmen einlassen sollte, da diese nur in den Händen von Individuen gedeihen könnten.

Wir theilen indess seine Verachtung für solche zu Gemeinplätzen gewordenen Ansichten nicht. Denn eben der Umstand, dass sie Gemeinplätze sind, gilt als ein Zeugniß ihrer Wahrheit. Das Prunken mit anerkannten und unbestreitbaren Wahrheiten wird mit vollem Recht als Pedanterie betrachtet, und muss überall Ungeduld und Ueberdruß erregen; Herr von Grote aber vergisst sich, wenn er auf die längst anerkannte Wahrheit selbst seine Ungeduld überträgt, die er mit Recht gegen die fühlt, die mit solchen Wahrheiten als ihren eigenen Entdeckungen zu prahlen sich unterfangen.

In Hannover hat sich gerade dieser Gemeinplatz in Bezug auf die Domainen-Verwaltung durch die Erfahrung als vortheilhaft bewährt; und seine Wahrheit ist selbst in Bezug auf einige andere öffentliche Unternehmungen anerkannt, wenn diese gleich bis jetzt noch für Rechnung der Krone verwaltet werden.

In allen Ländern können sich Fälle ereignen, in denen die Regierung zur Erreichung nationaler Zwecke es noth-

wendig finden wird, sich in öffentliche Unternehmungen einzulassen, die als Privatspeculationen keinen Gewinn zu gewähren versprechen; aber nicht in der Absicht um Privatspeculation davon auszuschliessen, werden sie sich in dieselben einlassen, sondern lediglich um den Mangel derselben zu ersetzen oder sie aufzumuntern.

Das Project einer Eisenbahn von Dublin nach Valentia Bay, einem berühmten Hafen auf der Südwest Küste Irlands, ist längere Zeit der Gegenstand der Berathung der englischen Regierung gewesen. Die grosse Wichtigkeit eines solchen Unternehmens für die Abkürzung der Seereisen nach America und Westindien, und für die Einführung der Dampfschiffahrt auf diesen Linien, so wie die ausgezeichnet günstige Lage dieses Hafens für die Packetfahrten nach dem Süden Europa's und America's sind allgemein anerkannt. Diese Rücksichten und die Ueberzeugung von dem vortheilhaften Einflusse eines solchen Werkes auf den Wohlstand Irlands, haben die Regierung vermocht diesen Plan zu befördern. Es hat sich aber gezeigt, dass dies Project für Privatspeculationen keine angemessenen Vortheile darbietet. Man hat daher vorgeschlagen, dass die Regierung ein Drittheil des erforderlichen Capitals zinsensfrei, und ein Drittheil gegen $2\frac{1}{2}$ pCt. Zinsen bewilligen sollte, vorausgesetzt dass das letzte Drittheil durch eine Compagnie von Actionairs herbeigeschafft werden könnte, die auf diese Weise alle Vortheile des Unternehmens erndten, und nur mit der Zahlung einer $2\frac{1}{2}$ procentigen Zinse für ein Drittheil des Capitals belastet seyn würde. *)

Es geht daraus hervor, dass, wenn die englische Regierung, gegen einen so kleinen Gewinn, $\frac{2}{3}$ des Capitals vorschliessen soll, sie besser thun würde das Ganze herzuschliessen und das Geschäft in ihren eigenen Händen zu behalten, anstatt den Actionairs die Leitung und den Gewinn eines Unternehmens zu überlassen, bei dem diese ein so viel

*) Diese vorgeschlagene Anleihe zu $2\frac{1}{2}$ pCt. ist in deutschen Zeitungen irrthümlicher Weise als ein Beweis für die Leichtigkeit, mit der in England für Eisenbahnen Gelder aufzubringen seyen, angeführt worden. Es ist im Gegentheile dies nur ein Beweis, dass ohne ein grosses Opfer abseiten der Regierung dieses Valentia Eisenbahnproject nicht zur Ausführung gebracht werden kann.

kleineres Interesse und Risiko haben würden als die Regierung selbst. —

Das Parlament aber, welches das Geld für dies Unternehmen bewilligen muss, wird nie zugeben dass es auf öffentliche Kosten ausgeführt werde. Es würde mit Recht fürchten, dass der Staat, anstatt die Zinse von einem Drittheil des Anschlages zu verlieren und die unbedeutende Zinse von dem zweiten Drittheil zu gewinnen, leicht das ganze noch unbestimmte Capital verlieren könnte, das zur Errichtung eines so grossen Unternehmens erforderlich werden würde.

Die aufgeklärten Ansichten, die Hr. von Grote im Allgemeinen darlegt, führen uns zu der Ueberzeugung, dass seine Einwendung, die Direction eines solchen Unternehmens nicht der unbeaufsichtigten Leitung der Eigenthümer zu überlassen, aus dem Glauben entspringt, dass die Vortheile des Publicums, die er vor Augen hat, mit der Nichtexistenz einer solchen Controlle unvereinbar seyen. Wir können nicht zweifeln, dass sein einziger Zweck dabei der ist, dem Publicum einen so billigen Transport für Güter und Passagiere zu sichern, als mit einem angemessenen Nutzen auf das angelegte Capital und mit der fortschreitenden Vervollkommnung dieses Transportmittels nur irgend vereinbar seyn wird.

Hr. von Grote (und mit ihm die königl. Commission) scheint sich von der Idee nicht lossagen zu können, dass eine Eisenbahn von Hamburg nach Hannover und Braunschweig die Kraft eines wirklichen Monopols besitzen werde. Man muss aber wohl bedenken, dass, wenn eine Eisenbahn von der Elbe aus errichtet wird, der Senat von Bremen nicht säumen wird ein ähnliches Unternehmen zum Vortheil des Weserhandels zu befördern. Der natürliche Wettstreit zwischen der Bremer und Hamburger Bahn, indem jede den Handel an sich zu ziehen und ihre Revenüen zu vergrössern bestrebt seyn würde, muss schon die Frachtansätze so viel als möglich mässig stellen; während beide Bahnen noch überdies durch die Antwerpener im Zaum gehalten werden. Die nächste und dringendste Veranlassung zur Anlage einer Eisenbahn von Hamburg nach dem Inneren liegt eben in dem Wunsche, den Handel, der sich sonst höchst wahrscheinlich dem Rheinthale zuwenden wird, dem nördlichen Waarenzuge zuzuführen. Ferner haben wir dann in der Perspective auch

Herrn List's Eisenbahn auf dem rechten Elbufer mit niedrigen Frachten und grossen Revenüen um auf der hannoverschen Bahn mässige Ansätze zu bewirken oder zu erzwingen. Endlich aber und vor allem haben wir die Elbschiffahrt. Wenn ein irgend bedeutender Theil des jetzigen Flussverkehrs sich in Zukunft der Eisenbahn zuwenden soll, so muss der Tarif der letzteren sich grossen Theils wenigstens nach den Wasserfrachten richten. Alle diese Umstände sichern denn aufs vollkommenste vor Erpressungen und übertriebenem Gewinne der Compagnie.

Sollte indess dies dennoch nicht hinreichender Schutz seyn, so kann ja die hannoversche Regierung nur die Ertheilung eines ausschliesslichen Privilegiums verweigern. In Folge des der Dresdner und Leipziger Eisenbahn-Compagnie zugestandenen Vorrechtes, darf zwischen diesen beiden Städten in gerader Linie nie eine andere Eisenbahn angelegt werden. Die Compagnie hat auf ewige Zeiten ein positives Monopol für diesen Verkehr erhalten, mit der Beschränkung jedoch, dass sie für die mit den schnellen Zügen zu befördernden Güter nicht mehr als die jetzigen Preise der königl. sächsischen Fahrposten ansetzen darf, und für die langsamen Züge nicht mehr als die von den Fuhrleuten gewöhnlich berechnete Fracht. Auf diese Weise ist ihr das Recht eingeräumt, wenn sie es für gut findet, die höchsten der jetzigen Preise zu fordern. Der höchste Tarif dagegen, der für die hannoversche Eisenbahn beantragt worden, ist sehr viel vortheilhafter für das Publicum und die verschiedenen, oben angeführten Oppositionslinien bieten noch dazu eine Sicherheit dar, die bei dem Dresdener und Leipziger Unternehmen gänzlich fehlt. — Um aber jegliche Besorgniss eines Monopols zu entfernen, wird es genügen das Zugeständniss eines ausschliesslichen Privilegiums zu verweigern. Denn dann wird es in der Macht der Regierung oder der gesetzgebenden Gewalt stehen, den Bau anderer Eisenbahnen in derselben Richtung zu erlauben; und in dieser Macht liegt ein kräftiges Gegenmittel gegen jeden möglichen Versuch der Eisenbahn-Compagnie, die Vortheile ihrer Stellung zu benutzen und die Frachtansätze höher zu stellen als billig seyn würde.

Wenn der Verkehr nicht der Art ist, um einen übermäs-

sigen Gewinn für das Unternehmen abzuwerfen — wenn ferner das Publicum sieht, dass die Direction auf stete Verbesserung des Ganzen bedacht ist und dass sie nach dem Grundsatz zu Werke geht, ihre Einkünfte, so weit das mit dem Interesse der Actionairs vereinbar ist, durch Herabsetzung der Frachttarife zu vergrössern, — wenn das Publicum endlich mit der Art und Weise, wie das Ganze betrieben wird, zufrieden ist und die ausgetheilten Dividenden nicht hoch genug sind, um die Begehrlichkeit anderer Capitalisten rege zu machen, so wird und sollte billiger Weise niemand den Actionairs einen guten Gewinn von dem verwandten Capitale missgönnen, zumal nicht wenn (wie wir das voraussetzen) das Unternehmen mit Liberalität gegen das Publicum geleitet wird.

Es liegt in der Natur der Sache, dass die Compagnie die triftigsten Gründe habe, durch möglichste Herabsetzung der Tarife den Verkehr zu beleben und zu vergrössern; Ihre festen und bleibenden Ausgaben werden ja verhältnissmässig dadurch erleichtert, dass sie dann über ein weiteres Feld vertheilt werden. Das Interesse der Compagnie ist von dem des Publicums unzertrennlich. — Dasselbe Princip, welches einen Staat zur Herabsetzung eines Zolles bewegt, um den Ertrag desselben durch vergrösserte Consümption zu heben, findet auch auf die Verwaltung von Eisenbahnen vollkommen seine Anwendung.

Sollte sich bei den Berathungen der Eisenbahn-Compagnie englischer Einfluss geltend machen, so weiss die hannoversche Regierung sowohl wie das Publicum, dass derselbe das Wohl und das Interesse des Publicums überall zu berücksichtigen und dasselbe kräftiger zu vertreten bestrebt seyn wird, als es die Stimme derer zu thun vermöchte, die die vortheilhaften Folgen solcher Principien zu beachten bisher keine Gelegenheit gehabt haben.

Die Commission scheint durch das wirkliche Monopol irregeleitet zu seyn, das vor Einführung von Eisenbahnen, einigen Englischen Canälen ertheilt worden ist, die einen enormen Gewinn ergeben haben. Der erste Canal, den eine Regierung in einer bestimmten Richtung gestattet, erlangt dadurch sogleich ein natürliches Monopol für eine bedeutende Strecke Landes. Denn auf der höchsten Fläche fast

jedes Canales tritt zu gewissen Jahreszeiten ein grosser Wassermangel ein, und wenn die Schleusen des Canales zahlreich sind und häufig gebraucht werden, so wird dieser Mangel mehr oder weniger in jedem Theile des Canales bald fühlbar werden. Bei der Anlage des ersten Canales sucht man daher für dessen Reservoirs alle nur disponiblen Quellen zu gewinnen; so dass die Errichtung eines zweiten Canales in derselben Richtung in den meisten Fällen eine physische Unmöglichkeit wird. In Bezug auf Eisenbahnen finden ähnliche Schwierigkeiten überall nicht Statt. Sie können dicht neben und parallel mit einander nach allen Richtungen angelegt werden. Wenn daher die Eisenbahn Compagnie von einem hohen Tarife nicht abgeht und durch Nichtbeachtung der Convenienz des Publicums den Verkehr hemmt, oder, durch die Grösse des Verkehrs dazu in den Stand gesetzt, den Actionairs einen übergrossen Gewinn austheilt, so würde wahrscheinlich sehr bald eine so starke Opposition gebildet seyn, dass sich die Compagnie genöthigt sähe, durch Herabsetzung der Tarife und Verbesserung ihrer Einrichtungen diese Opposition abzuwehren, oder aber sie würde ihren Eigensinn und ihre Thorheit, gelassen zuzusehen wie sich die Gegner der Vortheile bemächtigen, die sie selbst zu benutzen unterlassen, schwer zu büssen haben.

Aus der ernsten Art und Weise, in der die königl. Commission sich der Einrichtung einer soliden Eisenbahn widersetzt und aus ihrer Empfehlung einer nach billigerem Plane zu erbauenden Bahn, um die Compagnie dadurch in den Stand zu setzen des vorgeschlagene Maximum ihres Tarifs herabzusetzen, scheint hervorzugehen, dass man dort der Meinung ist, die Compagnie habe die Macht ihren Tarif nach dem Belaufe ihrer Ausgaben zu reguliren, während sie doch in der That genöthigt ist, denselben lediglich nach der Beschaffenheit des Handels und Verkehrs zu bestimmen.

Die höchste aber vernünftige Sparsamkeit, bei der Anlage sowohl als bei der Verwaltung einer Eisenbahn, ist von grosser und wesentlicher Wichtigkeit für das Wohl der Compagnie selbst; aber das Publicum wird durch sie auf keine Weise berührt, und so kann denn auch eine geringere Sparsamkeit nicht zur Folge haben, dass die Compagnie nun

bei höheren Frachtansätzen beharren müsse als sie bei einem bedeutend geringeren Belauf des verwandten Capitals gethan haben würde. Der Tarif der Compagnie wird in der That weder nach der Grösse des angelegten Capitaless, noch nach der zur Verzinsung desselben erforderlichen Einnahme berechnet werden, sondern die niedrigsten Preise, zu denen andere Eisenbahnen oder andere Fuhrgelegenheiten den Transport beschaffen können, werden die Basis seiner Bestimmungen ausmachen. Selbst die Frachtansätze der aller kostspieligsten Bahn werden sich nach der billigsten Eisenbahn oder Fuhrgelegenheit richten, die mit ihr wetteifern zu können droht. Es kann dem Publicum einerlei seyn eimen wie grossen oder kleinen Kostenaufwand die hannoversche Bahn der proponirten Compagnie verursachen mag. Ergiebt sich für dieselbe keine hinreichende Aussicht eines Gewinnes, so wird ihre Anlage unterbleiben, ist sie aber einmal gebaut, so wird sie ihren Tarif nach den Frachtsätzen einrichten müssen, bei denen ihre Gegner und Nebenbuhler bestehen können, und die eben dadurch zeigen, dass sie die billigste Einrichtung und Verwaltung einer Eisenbahn besser verstehen als die ursprüngliche Compagnie.

Sollte später unter der Direction einer Oppositions-Compagnie eine billigere und bessere Eisenbahn entweder nach Bremen oder nach Hamburg errichtet werden, so würde diese nicht nur den Actionairs den Vortheil einer grösseren Dividende gewähren, sondern sie würde auch dem Publicum einen wesentlichen Dienst dadurch erweisen, dass sie die erste Compagnie nöthigte ihre Frachtsätze dem billigeren Tarife einer Holzbahn anzupassen.

Nachdem wir aus dem bisherigen gesehen, dass das Rivalisiren anderer Eisenbahnen und anderer Transportmittel vollkommen hinreicht um eine wohlthätige und wirksame Controlle über das Verfahren der Eisenbahn-Compagnie auszuüben, und dass es mithin keiner Einmischung der Regierung bedarf, wollen wir nun zur näheren Untersuchung der Fragen übergehen, in wie ferne es für die Regierung erspriesslich sey eine solche Controlle selbst zu übernehmen, und wie weit es dem Interesse des Publicums angemessen seyn möchte ein Maximum der auszutheilenden Dividenden festzusetzen.

Der glückliche Fortgang eines Unternehmens wie das in Frage stehende hängt zum grossen Theil, wenn nicht ganz und gar von der Art und Weise ab, wie dasselbe administriert wird. — Das Interesse des Publicums verlangt, dass die Compagnie alle wissenschaftlichen Vervollkommnungen bei Eisenbahnen auch bei der ihrigen zu benutzen nicht versäume, — dass sie den Wünschen und der Convenienz des Publicums überall mit Bereitwilligkeit entgegenkomme, — und dass sie durch Erniedrigung des Tarifs den Verkehr belebe und so ihre eigenen Vortheile dadurch vergrössere dass sie dieselben mit dem Publicum theile. Würde es aber nun wohl rathsam seyn der Compagnie jeden Antrieb zur Vervollkommnung ihres Institutes zu nehmen und es für sie zu einer ganz gleichgültigen Sache zu machen, ob ihre Einkünfte sich verbessern oder unverändert dieselben bleiben?

Sobald man diesem Antrieb fortnimmt, so wird auch die Compagnie aufhören irgend fernere Anstrengungen in ihrer Angelegenheit zu machen, und sie würde fortan begreiflicher Weise weder Arbeit noch Capital auf Verbesserungen verwenden wollen, die nicht nur nicht zu ihrem Vortheile, sondern gerade zu ihrem Nachtheile führen, so ferne sie nämlich den Tilgungsfond vergrössern und so dass Ende der Compagnie beschleunigen würden. Ja die Compagnie wird sogar ein directes Interesse haben die auszuzahlende Dividende immer etwas unter dem festgesetzten Maximum zu erhalten. Soviel an ihr liegt würde sich nie ein Ueberschuss für einen Tilgungsfond ergeben, der nicht das Wohl der Compagnie bezweckt, sondern dieselbe aller ferneren Theilnahme an einem Werke berauben soll, das durch sie ins Leben gerufen ist. —

Auch die durch die Regierung beabsichtigte Controlle würde nicht vermögen Leben in einen Körper zu bringen, der, in Folge des Principes der Feststellung eines Maximums für die Dividende, gänzlich erschlaft wäre. Von Beamten der Regierung kann man unmöglich erwarten, dass sie sich der Verantwortlichkeit aussetzen sollen, neue Versuche, Aenderungen und Verbesserungen zur Anwendung zu bringen die für die Auslage eines grossen Capitals nur einen ungewissen Erfolg verheissen; während auf der andern Seite Privatpersonen allerdings zu solchen Schritten befugt sind, da

sie nur sich selbst oder denen Rechenschaft schuldig sind, über deren Gutheissung des Vorzunehmenden sie keinen Zweifel hegen.

Ein Tilgungsfond würde gewiss dazu beitragen, die Frachtansätze höher zustellen als es ohne ihn der Fall seyn würde, und um diesen Fond zu vergrössern und die Periode, wo die Eisenbahn dem Staate anheim fallen soll, schneller herbeizuführen, würde die controllirende Behörde natürlich nicht nur einer Herabsetzung des Tarifs, sondern selbst nothwendigen Auslagen sich zu widersetzen geneigt seyn; und mithin viel weniger noch in kostspielige Verbesserungen willigen wollen. Die Bahn würde daher zuletzt zu der Zeit wo sie Eigenthum des Staates werden würde (sollte diese Periode je eintreten) höchstwahrscheinlich schon in einem Zustande gänzlichen Verfalles seyn. Maschinen sowohl als die ganze Einrichtung würden veraltet seyn und ihr fernerer Gebrauch nur Nachtheil bringen. Eine gänzliche Erneuerung des Etablissements würde nothwendig seyn, und anstatt daher für den Staat eine Quelle des Erwerbes zu werden, würde es demselben vielmehr eine drückende Bürde seyn.

Aber selbst wenn die Angelegenheiten der Bahn so geleitet würden, dass sie einen sehr reichlichen Ertrag lieferte, so würde es dennoch unzweckmässig seyn, dieselbe öffentliches Eigenthum werden zu lassen. Der sehr natürliche Wunsch, die Revenüen aus derselben so hoch zu steigern als möglich, würde eine Herabsetzung der Fracht abseiten des Staates auf eben den Fuss, auf den eine Actien-Gesellschaft sie zu erniedrigen genöthigt werden könnte, verhindern. Die letztere vermag sich nur durch Herabsetzung ihrer Preise gegen Opposition zu halten.

So lange die Eisesbahn Privateigenthum ist, wird der Staat sich nicht verpflichtet erachten, die Erlaubniss zur Erbauung anderer Bahnen bloss um deshalb abzuschlagen, weil sie mit dem glücklichen Fortgang einer schon existirenden Compagnie leicht in Conflict gerathen könnten. Die Sache aber würde ganz anders aussehen, wenn die Staatsrevenüen dadurch beeinträchtigt zu werden bedroht wären. Der Finanzminister würde um überzeugende Gründe gegen alle Eingriffe in sein Budget nie verlegen seyn. Der rege Eifer aber, den Staatsbeamten bei Erniedrigung von Fracht-

taxen, wo dies auf Kosten einer Privat-Compagnie geschehen kann, so häufig bewiesen haben, würde sehr erkalten, sobald die Eisenbahn Staatseigenthum wäre, und gleich wie Individuen mitunter die Erfahrung machen, dass sie in einem Wirthshause besser und billiger bedient werden als in ihrem eigenen Hause, so wird auch das Publicum bald zu der Ueberzeugung kommen, dass man sich besser dabei gestanden als die Eisenbahn ein Privatunternehmen gewesen, als nun wo man die tröstliche Versicherung habe, dass das Ganze Staatseigenthum geworden seyn und dass auf diese Weise das Publicum selbst an dem Erfolge der Speculation einen Antheil habe. —

Nachdem wir uns zu beweisen bemüht haben, dass in dem Wetteifer anderer Eisenbahnen und Communicationswege, sey es im Inlande oder Auslande, eine, insoweit das Interesse des Publicums in Betracht kommt, hinlänglich wirksame und vortheilhafte Controlle bestehe, wollen wir uns nun zur Prüfung der ersten und zweiten Grundbedingung wenden, die dahin lauten, dass die Eisenbahn in Harburg ausmünden und von Harburg nach Celle über Lüneburg geführt werden solle.

In dem Bericht der königl. Commission, der zu dieser Verwerfung der von den Hrn. Taylor und Vignoles als durchaus wesentlich bezeichneten Punkte der Ausmündung der Bahn in Hamburg, und ihrer directen Richtung von Harburg nach Celle, geführt zu haben scheint, in diesem Berichte, sagen wir, heisst es, dass diese beiden Bedingungen vollkommen richtig, wohlbegründet und mit dem allgemeinen Zwecke von Eisenbahnen nach theoretischen Principien im Einklange seyen, dass aber das hannoversche Interesse verlange, dass bei der vorliegenden Beurtheilung ganz andere Rücksichten in Kraft treten.

Nach unserer Meinung würde die königl. Commission die Sache richtiger ausgedrückt haben, wenn sie gesagt hätte, dass die Herren Taylor und Vignoles praktisch ganz Recht hätten, dass aber die Commission aus theoretischen Gründen die Anwendung dieser praktischen Principien in Hannover nicht billigen könne.

Hinsichtlich des Ueberschreitens der Elbe bei Harburg bemerkt die königl. Commission:

1) dass es zweifelhaft sey, ob Aufdämmungen und Einengungen des Flussbettes aus hydrotechnischen Gründen zulässig seyen.

2) dass die Städte Lüneburg und Harburg durch jene geforderte Brücke einen bedeutenden Theil ihrer gegenwärtigen Erwerbsquellen einbüßen würden, ohne dass für den ersteren Ort irgend eine genügende Entschädigung durch neue Verhältnisse abzusehen wäre.

3) dass die nothwendigen Grenz- und Controlle-Maassregeln auch für Harburg unvermeidliche Störungen des freien Verkehrs mit Hamburg bewirken müssten, so dass der erwartete Werth jener Verbindung dadurch wesentlich beeinträchtigt würde, und eine Zusammenstellung Harburgs mit den Verhältnissen Altona's zu Hamburg überhaupt nicht zu gestatten sey. Dass eine Etablirung der Grenz-Maassregeln auf dem rechten Elbufer Bedingungen und Hoheitsrechte voraussetze, welche entweder gar nicht zu erlangen oder sehr schwierig zu behaupten seyn würden. Dass ohne diese Bedingungen aber die Ueberbrückung des Stromes für einen grossen Theil ihrer Zwecke völlig nutzlos seyn würde.

4) dass es unbillig schiene, für den Elbübergang nach Verhältniss der Entfernung denselben Tarif festzusetzen wie für die übrigen Theile der Eisenbahn, die so viel weniger kostspielig wären. Auf die vorgeschlagene Weise würde der Transport auf dem übrigen Theile der Bahn vertheuert werden, während es natürlicher gewesen wäre jenen Betrag durch ein entsprechendes Brücken- oder Fährgeld zu compensiren.

Hinsichtlich des Vorschlages des Hrn. Vignoles, die Eisenbahn auf dem kürzesten und günstigsten Wege von Harburg nach Celle zu legen, bemerkt die Commission, dass diese Linie durch die ödesten, und zum Theil unculturfähigen Strecken der Haide führen würde, während man bei dem Zuge über Lüneburg und Ueltzen gerade die bewohnteste und productenreichste Gegend der Provinz berühren würde. Auf diese Weise würde Lüneburg durch die Annahme der directen Linie und durch die Ueberbrückung der Elbe bei Harburg von allem Handel und Verkehr abgeschnitten, und einem unvermeidlichen Verluste ausgesetzt werden, für den eine Seitenbahn keinen Ersatz zu geben vermöchte.

Aus diesen vereinten Gründen hat denn die Commission die von Hrn. Vignoles aufgestellten zwei Grundbedingungen für unvereinbar mit den Interessen des Handels erklärt; ja sie hat es für ihre unerlässliche Pflicht gehalten, die Interessen des Landes überhaupt und insbesondere die der Stadt Lüneburg zu beschützen; und da die Seitenbahn wegfallen würde, wenn man die Eisenbahn durch Lüneburg führte, so war die Commission der Meinung, dass der Unterschied der Kosten der Anlage in beiden Zügen nicht so bedeutend, und der Zeitgewinn nicht so erheblich sey, um ihre Ansicht nicht vollkommen zu rechtfertigen, dass man jene Interessen, denen des blossen Transitoverkehrs vorziehen müsse.

1) Was nun zunächst die Zweifel anbetrifft, welche die Commission aus hydrotechnischen Gründen gegen die Zulässigkeit eines über die Insel Wilhelmsburg von der Norderbis zur Süderelbe und daher auch durch die dabei liegende uneingedeichte Marsch zu führenden Dammes, oder gegen eine Ueberbrückung des Flusses erhoben hat, so vermuthen wir, dass sie über diese Gegenstände reine Theoretiker consultirt habe, die zwar hinlängliche hydrotechnische Kenntnisse besitzen um Schwierigkeiten zu finden und aufzudecken, denen es aber an praktischem Wissen fehlt, um ihren eigenen Einwürfen zu begegnen und die selbst geschaffenen Schwierigkeiten zu beseitigen, oder zu besiegen.

Wenn sie bei der königl. Commission einerseits Zweifel und Bedenklichkeiten rege machten, so hätten sie dieselbe andererseits zugleich darüber wieder beruhigen sollen.

In gewöhnlichen Jahren wird die zwischen Hamburg und Harburg liegende uneingedeichte Marsch, bei den durch einen Wind aus W. N. W. herbeigeführten höheren Fluthen, ab und an einige Fuss hoch unter Wasser gesetzt, bei heftigen Stürmen aber aus derselben Himmelsgegend erreicht die Fluth dort eine Höhe von 10 bis 11 englischen Fuss; dies jedoch ist die höchste Ueberschwemmung, deren die Geschichte erwähnt. Nun fürchtet man, dass der durch die Aussen-Marsch zu führende Damm bei solchen Ueberschwemmungen den Fluss des Wassers unterbrechen möchte. Der eigentliche Strom des Flusses aber wird durch solche Ueberschwemmungen durchaus nicht geändert. Obgleich die Marsch durch

das höher steigende Wasser überschwemmt wird, so bleibt doch der Flusstrom selbst in seinem tieferen und gewöhnlichen Bette. Denn das Wasser steigt ganz allmählig und stufenweise über die Marsch hinüber und tritt eben so wieder zurück, und zwar, was wohl zu bemerken, immer seitwärts von und wieder zurück nach dem gewöhnlichen Bette, nicht der Länge nach, oder in Strömungen, die mit dem Flussbette parallel laufen. Ein Damm durch die Marsch würde daher dem steigenden oder fallenden Strome selbst kein Hinderniss entgegensetzen, und auch jener würde keinem schädlichen Drucke ausgesetzt seyn; das Wasser steigt vielmehr überall gleichzeitig und allmählig, und würde gegen beide Seiten des Dammes gleichmässig andrängen; und aus demselben Grunde kann denn auch auf die vorhandenen Deiche ein solcher Damm nicht nachtheilig einwirken. Daher können denn auch nach unserer Meinung alle Brücken oder Siehle für den Durchzug des Wassers bei Ueberschwemmungen von einer Seite des Dammes nach der anderen hin, zum Nutzen des Ganzen erspart werden. Die Canäle oder Gräben, die man bei der Aufwerfung des Dammes in paralleler Richtung mit demselben ziehen wird, werden ein genügendes Abzugsmittel für das Wasser nach dem Hauptstrome hin bilden, und auf diese Weise vermeidet man zugleich jede Möglichkeit einer Beschädigung des Dammes, die ein Riss in den Siehlen demselben so leicht bereiten könnte. Das wirkliche Hinderniss, das dem eigentlichen Strome des Flusses entgegentritt, ist die aufsteigende Fluth selbst, die das herabfliessende Wasser zurückdrängt und es seitwärts wegschiebt, sobald es die Uferhöhe übersteigt. Den Damm für die kurze Zeit der Ueberschwemmung gegen die herüberschlagenden Wellen sicher zu stellen, ist weder eine schwierige noch kostspielige Arbeit. Die vorhandenen Deiche sind nicht einmal hiegegen geschützt, und wenn sie auch an manchen Stellen schwach und in ihrer Bauart sehr unvollkommen sind, so scheinen sie doch ihrem Zwecke bisher genügend entsprochen zu haben. Das Treibeis folgt dem Strome des Flusses, und der beabsichtigte Damm ist daher dem Eise nicht weiter ausgesetzt als an seinen Endpunkten, die den Strom selbst berühren und die gegen dasselbe eben so einfach und wirksam geschützt werden können, wie man

die zahlreichen noch mehr exponirten Punkte längs den Elb-
ufern bereits geschützt hat.

In so fern durch das Ende des Dammes irgend eine
Verengung des Flusses herbeigeführt wird, kann die
Schiffahrt durch ein solches Werk nur gewinnen. Wenn
die Beförderer des Harburger Hafenprojectes sich gegen jede
Einengung der Süderelbe erklären, so wissen wir wahrlich
nicht, auf welche Weise sie ihr eigenes Project auszuführen
gedenken. Die in der Norderelbe wegen des Eises bereits
existirenden Stromverengungen haben keine Ungelegenheiten
herbeigeführt, und selbst die Pfeiler einer Brücke werden in
dieser Beziehung schwerlich irgend ein nachtheiliges Hinder-
niss darbieten. Der fortwährende Zu- und Rückfluss der
Fluth verhindert das Eis, wenn es sich einmal in Bewegung
gesetzt hat, sich wieder festzustellen, und der weite Spann
der Brückenbogen wird sowohl für den Durchfluss der ge-
wöhnlichen Wassermasse hinlänglichen Raum gewähren, als
auch die Feststellung des Eises, welches es mit sich führt,
verhindern.

Was nun ferner den Damm über die Insel und die damit
in Verbindung stehenden zweckmässigen Fahren anbetrifft,
so wird schwerlich jemand es bestreiten wollen, dass diese
weder die Schiffahrt, noch den Aufbruch des Eises hemmen
können, noch Ueberschwemmungen veranlassen, noch end-
lich der Verbesserung und Vertiefung irgend eines der beiden
Elbarme hinderlich seyn werden. Die Pläne des Hrn. Vig-
noles werden zur rechten Zeit und zur Zufriedenstellung
sachverständiger und praktischer Leute beweisen, dass we-
der von einem Damme noch von Brücken solche Folgen zu
befürchten sind, und da bei ähnlichen Werken, unter ganz
ähnlichen Verhältnissen, die von der königl. Commission er-
hobenen hydrotechnischen Einwände sich nicht bewährt haben,
so können wir, in der festen Ueberzeugung, dass eine nähere
Entwicklung dieser Pläne diese Bedenklichkeiten der Com-
mission vollkommen beseitigen werde, nunmehr zu unseren
ferneren Untersuchungen übergehen.

2. In Bezug auf das zweite Bedenken der königl.
Commission wollen wir uns, (da sie ihre Ueberzeugung
von der Nützlichkeit und der Nothwendigkeit einer Eisenbahn,
unter der Voraussetzung, dass sie von Celle über Uelzen

und Lüneburg nach Harburg führe, bereits ganz entschieden ausgesprochen hat), darauf beschränken die Folgen zu untersuchen, die eine Verbindung Harburgs mit Hamburg, vermittelt einer Eisenbahn über Wilhelmsburg, für Lüneburg und Harburg haben würde.

Die Hartnäckigkeit, die man den Beförderern der hannoverschen Eisenbahn vorwirft, weil sie die Passage über die Elbe und die gerade Linie von Harburg nach Celle in ihren Vorschlägen zu einer Bedingung sine qua non machen, beruht weder auf Einbildungen noch auf Eigensinn.

Diese Bedingungen sind vielmehr für das Interesse des Unternehmens wesentlich und unerlässlich und so durchaus mit dem eigenen Interesse Hannovers amalgamirt, dass die hannoversche Regierung, wenn sie sich später für die Erbauung einer Eisenbahn für öffentliche oder Privat-Rechnung entscheiden sollte, sich höchst wahrscheinlich veranlasst sehen wird gerade den Plan anzunehmen, den sie jetzt verwirft.

Die Kosten einer Eisenbahn können aus Gründen, die schon oben entwickelt sind, nur da aufgebracht werden, wo sich ein grosser Verkehr von Passagieren und Waaren erwarten lässt. Diese Kosten machen es zugleich durchaus nothwendig, dass man, um den Verkehr zu vergrössern, auf jede Weise die Convenienz des Handels und des Publicums zu Rathe ziehe. Sehr verschieden freilich würde der Fall seyn, wenn eine Eisenbahn-Communication ohne Kosten oder ohne Arbeit und Anstrengung erlangt werden könnte, wie die Verehrer des Hrn. List voraussetzen. Wenn ihre Theorie die richtige wäre, so könnte man der Convenienz des Publicums Trotz bieten; eine Eisenbahn könnte anfangen und ausmünden wo es der Laune der Unternehmer gerade gefiele; sie würden jedenfalls auf einen hinreichend grossen Gewinn rechnen können, der jeden Eifer erkalten und eine gänzliche Gleichgültigkeit über die Interessen des Publicums erzeugen müsste, dessen Gunst sie für das Gelingen ihres Unternehmens nicht zu bedürfen glauben würden. Würde aber die Bahn in Harburg ausmünden, und würde man die Passage über die Elbe nach wie vor den Verzögerungen und Ungewissheiten ausgesetzt seyn lassen, die bei einer von Wind, Fluth und Jahreszeiten durchaus abhängigen Schifffahrt un-

vermeidlich sind, so würde man den Vorwurf über Unzuverlässigkeit und Verzögerung auf die Eisenbahn selbst, in ihrer ganzen Ausdehnung bis Hannover oder Braunschweig, übertragen, da er doch eigentlich nur ihre Endpuncte trifft.

Rücksichtlich der Passagiere würde dieser Mangel die, wegen der Leichtigkeit des Verkehrs zu erwartende häufige Communication der Einwohner Hamburgs mit Harburg, Lüneburg, Celle und Hannover, und überhaupt mit allen braunschweigischen und hannoverschen Städten gänzlich hemmen.

Da die Bevölkerung Hamburgs durch Geschäft, Abstammung und Geschichte mit dem Inneren Deutschlands eng verbunden ist, so würde diese Leichtigkeit der Communication sehr stark benutzt werden. Diejenigen, die einige Tage übrig hätten entweder um die Städte zu besuchen, die die Eisenbahn selbst berührt, oder entferntere Gegenden, die durch die Bahn nun um so viel näher gebracht sind, würden alle ihre Pläne durch den Vorzug und die Ungewissheit zerstört sehen, denen sie ausgesetzt seyn würden, noch ehe sie die Bahn erreicht hätten. Wie selten würde sich die Fluth gerade den Wünschen der Reisenden anpassen? — und wenn sie einigen bei ihrer Abreise gepasst hätte, wie unwahrscheinlich dass sie auch bei ihrer Rückkehr gleich glücklich seyn würden. — Bei der grossen Mannigfaltigkeit der Pläne, Zwecke und Beschäftigungen eines thätigen Volkes, das nur mit der Zeit geizt, würden daher in dieser Beziehung nur die Wünsche eines sehr kleinen Theils desselben in Erfüllung gehen, je nachdem ihnen durch Zufall gerade die nach dem Laufe des Mondes wechselnden Stunden der Ebbe und Fluth günstig seyn möchten.

Für Geschäftsleute ist die Gewissheit, dass sie zu einer ihnen beliebigen Zeit fortgehen und zurückkehren können, wesentlich um die Reiselust in ihnen rege zu machen, die überall da sich vermehrt wo diese Gewissheit existirt. Die Städte Hannover und Braunschweig würden wahrscheinlich verhältnissmässig am meisten durch einen häufigen Verkehr dieser Art gewinnen; also sind sie es auch, die durch die Hemmung desselben am meisten verlieren müssen. Für Reisende, die nothwendige Geschäfte haben oder einen entfernten Theil Deutschlands besuchen wollen, würde die Ungewissheit und Unbequemlichkeit der Elbpassage verhält-

nissmässig geringer, aber dennoch hinreichend seyn um einer anderen und sichereren Strasse den Vorzug zu geben.

Was die Waaren anbetrifft, so lässt sich, wie wir gleich zeigen werden, mit Grund vermuthen, dass der grössere Theil derselben nach wie vor zu Wasser nach Harburg und Lüneburg geschafft werden wird; zu gewissen Jahrszeiten aber und überall wo Gefahr beim Vorzuge ist, ist der Transport der Güter nach und von Harburg oder Lüneburg nach Hamburg in einer bestimmten Zeit ein zu wichtiges Moment um ganz übersehen zu werden. Die vorhandene Möglichkeit ganz nach Belieben von dem sicheren Transportmittel über die Elbe Gebrauch machen zu können, wird hinreichend seyn um der ganzen Linie der Eisenbahn den Vorzug zu geben, obgleich für Waaren der Transport über Wilhelmsburg nur theilweise oder dann benutzt werden wird, wenn der Wassertransport gerade schwierig oder ungewiss erscheint.

Angenommen, dass ein natürliches Hinderniss z. B. ein Berg sich mitten auf der Linie einer zu errichtenden Eisenbahn oder eines Canales befinde, so wird jeder, ausser dem Wirthe am Fusse dieses Berges, zugeben, dass der Nutzen des ganzen Werks vereitelt würde, wenn man die Eisenbahn oder den Canal hier aufhören lassen und die Reisenden und Waaren nöthigen wollte, sich den Weg über den Berg selbst zu suchen um den Canal oder die Eisenbahn auf der anderen Seite wieder zu treffen. In solchen Fällen hat man es nützlich oder vielmehr nothwendig gefunden mit grossem Kostenaufwande Tunnel anzulegen, um das Werk selbst nicht zu unterbrechen.

Wenn man in Holland auf den Canälen reist, so ist man oft der Unannehmlichkeit ausgesetzt in einer Stadt zu landen und mit seinem Gepäck durch die Stadt zu wandern, um auf der entgegengesetzten Seite derselben auf einer verschiedenen Wasserhöhe einen anderen Canal zu treffen. Diese häufige Unterbrechung der Canäle wird aber von den Holländern weder veranstaltet noch benutzt um die Reisenden zu zwingen in der Stadt zu verweilen. Im Gegentheil geht vielmehr das correspondirende Boot auf dem zweiten Canale so unmittelbar nach der Ankunft des ersten Bootes ab, dass man oft Mühe hat dasselbe zu erreichen. Durch diese Pünktlichkeit verliert aber auch die Stadt nichts; die

Reisenden werden vielmehr durch diese Gewissheit, dass sie ihre Reise zu einer ganz bestimmten Zeit fortsetzen können, und durch die zahlreichen Canalböte und andere Transportmittel, welche die holländischen Städte mit einander verbinden, veranlasst sich an solchen Orten länger aufzuhalten als sie sonst thun würden.

Die von der königl. Commission ausgesprochene Meinung, dass, weil die Passage über Wilhelmsburg viel kostspieliger werden würde als irgend ein anderer Theil der Bahn, die Compagnie für ihr eigenes Interesse besser thun würde, nicht auf diese Bedingung zu bestehen, und dass diese Ausgabe einen verhältnissmässig höheren Tarif für die ganze Bahn veranlassen würde, gründet sich auf einer irrigen Ansicht von der Sache selbst. Das ganze Werk steht in engem Zusammenhange; der Theil der Eisenbahn, der Harburg mit Hamburg verbinden soll, giebt erst dem übrigen Theile seinen Werth. Er ist das letzte Glied der Kette, aber gleich dem Gliede das den Anker mit der Kette verbindet, ist er der wesentlichste Theil, ohne dieses Glied würde die ganze Kette nutzlos seyn.

Man fürchtet ferner, dass in Zukunft alle Waaren auf der Eisenbahn über Wilhelmsburg geschickt werden, und dadurch die Schiffer und die Einwohner Harburgs, die in den für den Verkehr mit Hamburg privilegierten Schiffen einen Antheil haben, wesentlich benachtheiligt werden würden. Diese Furcht jedoch beruht nur in der Einbildung. Es ist kein Grund da zu glauben, ausser in nothwendigen Fällen, dass Waaren im allgemeinen von den Häfen Hamburgs und Altonas auf der Eisenbahn nach Harburg würden hinübergeschafft werden. Der Everführerlohn und die Extrakosten der Eisenbahn und Brückengeld würden die Kosten eines Wassertransportes nach Harburg bei weitem übersteigen. Dieselben Gründe gelten denn auch für den Gütertransport von Harburg nach Hamburg und Altona. Der Spediteur, wenn er nicht durch Zeit oder specielle Ordre gebunden ist, wird die vom Innern Deutschlands an seine Adresse gesendeten Güter zu Wasser befördern, weil dies der billigste Transport ist. Und auf diese Weise wird der durch die Eisenbahn herbeigezogene grössere Verkehr gerade den Schiffen besonders nützlich werden.

Auf die Lüneburger Schiffer wird die verbesserte Communication zwischen Harburg und Hamburg, noch weniger Einfluss haben. Da die Entfernung über Wasser so viel grösser ist als nach Harburg, so werden, wie wir gleich unten ausführlicher zeigen wollen, auch die Wohlfeilheit und Vortheile des Wassertransportes verhältnissmässig viel grösser seyn. In keiner Beziehung kann eine Eisenbahn über Wilhelmsburg nachtheilig auf Lüneburg einwirken, ausgenommen bei abwechselndem Frost und Thauwetter, wo jetzt die grössere Gewissheit der Fährre bei dem Zollenspeicher die Sendung mancher Güter über Lüneburg veranlasst, die nun künftig vielleicht über Harburg geschickt werden möchten. Ein so seltenes Ereigniss aber kann nimmer als triftiger Grund gegen eine allgemeine Verbesserung gelten.

In den gemässigten und verständigen Bemerkungen in der hannoverschen Staatszeitung vom 28. April 1835. über die Motive, welche die hannoversche Regierung veranlasst haben, den Plan einer Eisenbahn, ehe er den Ständen zur Bewilligung vorgelegt würde, einer sehr genauen Untersuchung zu unterziehen, wird unter anderen bemerkt, dass es von nationaler Wichtigkeit sey, die Möglichkeit der Errichtung eines Hafens in Harburg nicht für immer auszuschliessen; und deshalb sey die Regierung verhindert worden darein zu willigen, dass die Eisenbahn, in so weit wenigstens der Gütertransport dabei in Betracht komme, auf hamburgischem Gebiete seinen Anfangspunkt nehme.

Wenn eine Eisenbahn über die Insel Wilhelmsburg den Plan eines Hafens in Harburg vereiteln sollte, so kann das nur durch die Entdeckung geschehen (die die Harburger wahrscheinlich sehr schnell machen werden) dass sie in Folge der Eisenbahn von und durch Hamburg alle die dauernden Vortheile auf einmal und ohne alle Kosten erreichen, die sie durch die Anlage eines Hafens nur in dem Laufe mehrerer Menschenalter zu erlangen hoffen durften.

Anstatt die Möglichkeit des Hafenanlage*) auszuschlies-

*) Wenn man fürchten sollte, dass eine Brücke in Harburg mit der Localität des projectirten Hafens sich nicht vertragen möchte, so könnte, wie wir glauben, jede Collision der Art leicht beseitigt werden, wenn man die Richtung der Eisenbahn, wo sie sich dem Wasser nähert, unbedeutend veränderte.

sen, müsste vielmehr nach unserer Meinung (vorausgesetzt dass das Project wohl begründet ist) die Verbesserung der Communication zwischen Harburg und Hamburg einen wesentlichen Theil des Planes bilden, oder sogar dem ganzen Hafenprojecte vorangehen, das ohne dieselbe von gar keinem Werthe seyn würde.

Seit länger als einem Jahrhundert geht man in Harburg mit dem Plane um, nicht nur einen Hafen zu errichten, sondern auch denselben für die Schifffahrt dadurch zugänglich zu machen, dass man die Sandbänke fortschafft, die, kleinere Fahrzeuge ausgenommen, seit unvordenklicher Zeit die Süder-Elbe unschiffbar gemacht haben.

Wir zweifeln nicht daran, dass durch eine vernünftige Verwendung einer grossen Summe Geldes und durch bedeutende jährliche Opfer die Schifffahrt wesentlich verbessert werden könnte, das aber bezweifeln wir, dass die sehr ungewissen Resultate genügen möchten, die hannoversche Regierung zu veranlassen, die dazu erforderlichen grossen und unvermeidlichen Kosten herzuschliessen. Ueberdies findet sich hiebei denn noch die besondere Schwierigkeit, dass die drei Staaten, die an der Elbe zwar ein gemeinschaftliches Interesse haben, bei der Verbesserung der Süder-Elbe nicht gleichmässig interessirt sind. Diese Verbesserung kann denn auch nur in so weit in Frage kommen, als sie ohne Mithülfe der Nachbarstaaten, und ohne Nachtheil für ihre respectiven Rechte ausführbar seyn wird. Da ferner diese Sandbanken sehr lang und zahlreich, und sehr viele Schwierigkeiten bei ihrer Hinwegräumung zu besiegen sind, so wird es auch sehr lange dauern, ehe man den wirklichen Erfolg der verwandten Gelder beurtheilen können.

Die Summen, welche man für die Vertiefung des Flusses, für den erst zu schaffenden Zugang zu dem künftigen Hafen und für die Anlage des Hafens selbst anschlagen muss, würden nur erst einen sehr kleinen Theil des Capitals ausmachen, das erforderlich seyn würde, um den Handel Hamburgs und Altonas wirklich in diese neue Bahn herüberzuziehen. Was für Gründe können fremde Kauffleute haben ihre Güter nach Harburg, anstatt nach Hamburg oder Altona zu senden? die Frachtkosten von Harburg nach Hamburg sind 3 bis 4 *Ggr.* für 320 *ß.* Wir dürfen mit vollkommenem

Rechte behaupten, dass fremde Schiffe, für eine Reihe zukünftiger Jahre noch, mehr als diese Frachtkosten als Entschädigung dafür fordern werden, dass sie bis Harburg hinaufgehen, oder dass sie in der Regel vorziehen werden in Altona oder Hamburg zu bleiben, und die für Harburg bestimmten Güter auf ihre eigenen Kosten dahin zu befördern, als die Vortheile, deren sie sich in den gewöhnlichen Häfen erfreuen, zu verlieren. Auf welche Weise aber wird es der Regierung gelingen Schiffe sowohl, als neue Einwohner nach dem neuen Hafen hinzuziehen? Sie müsste zuerst bei allen Schiffen und Ladungen, die in Harburg entlöst werden, den Stader-Zoll aufopfern. Bei der Errichtung eines Hafens in Harburg würde auch Hamburg sogleich seine Taxen herabsetzen, und könnte es so in allen, zu Gunsten Harburgs getroffenen Aufmunterungen für die Schifffahrt der hannoverschen Regierung noch zuvorthun; Hannover müsste ferner für eine lange Reihe von Jahren alle Ansprüche auf Hafengelder aufgeben. Auf diese Weise würde die Regierung daher weder für die zur Ausbesserung des Flusses und Anlage des Hafens verwandten Capitalien, noch für die schweren jährlichen Kosten, die erfordert würden, um die früheren Verwendungen nicht völlig nutzlos werden zu lassen, irgend einen Ersatz finden. Die Stadt müsste für einen Freihafen erklärt, die Einwohner steuer- und abgabefrei gemacht werden, kurz alle directen Abgaben der Stadt müssten geopfert werden, während die Regierung noch überdies jedes Jahr auf öffentliche Kosten das Unternehmen zu erweitern und zu verbessern haben würde. —

Wenn ein natürlicher Hafen existirt, und dieser ausserdem hinlängliche Vortheile darbietet um Schifffahrt und Handel anzuziehen, so sind alle Aufopferungen dieser Art unnöthig. Seine natürliche Lage und Verhältnisse sind für den Anfang aufmunternd genug, und die übrigen für seine Vervollkommenung erforderlichen Einrichtungen können, wenn das Bedürfniss dazu sich zeigt, allmählig und ohne grosse Anstrengungen getroffen werden. In dem vorliegenden Fall aber würde der erwünschte Zweck durch den voreiligen Versuch, die Verwirklichung desselben auf einmal zu erzwingen, gänzlich vereitelt werden.

Wenn Hamburg auch direct keine Steuern an den hannoverschen Schatz entrichtet, so verursacht es demselben wenigstens keine Kosten. Dagegen aber ist es in jeder anderen Beziehung für Hannover völlig so nützlich, als ob es wirklich zu seinem Gebiete gehöre. Als ein Markt für hannoversche Erzeugnisse ist Hamburg eben so passend und gelegen als es Harburg, selbst wenn es zu einem grossen Seehafen umgestaltet wäre, je würde seyn können. Hannover's Unterthanen lassen sich so ungehindert, in Hamburg nieder als ob sie dort geboren wären. Sie werden Senatoren, Prediger, Advocaten, Kaufleute, Mechaniker und Tagelöhner. Ihre Kinder finden ihren Unterhalt und bereichern sich in Hamburg auf dieselbe Weise, wie sie es thun werden, wenn Hamburg einen Theil des Königreich Hannover's ausmache. Hannover zieht allerdings keine directe Revenüen von Hamburg, dafür ist es aber auch nicht für seine Staatsschulden verantwortlich.

Aber angenommen selbst, dass sich in Harburg, auf Kosten des Königsreichs Hannover, ein eben so guter Hafen anlegen liesse als der hamburgische, und dass die Schifffahrt von dem neuen Hafen bis zu dem Puncte, wo Süder- und Norder-Elbe sich vereinigen, eben so bequem und gut eingerichtet werden könnte, als sie es jetzt auf der Norder-Elbe bis Hamburg und Altona ist, so könnten dennoch, selbst die sanguinsten Bewohner Harburgs nicht erwarten, dass Harburg, lediglich weil es ein neuer Hafen ist, den ganzen Handel Hamburgs und Altonas an sich ziehen werde. Die Waarenspeicher, Wohnhäuser, Börse, Bank, Assecuranz-Compagnieen, kurz alle mercantilen sowohl, als bürgerlichen Institutionen dieser beiden Städte werden ihnen für den Handel einen Vorzug sichern, selbst dann, wenn aus Gründen, die wir freilich bisjetzt nicht absehen können, ein grosser Theil der Schiffe es vorziehen sollte ihre Ladungen in Harburg zu entlöschten.

Diese Gründe sind so gewichtig, dass, selbst wenn die Wasserzugänge nach Hamburg und Altona sich in eben dem Grade verschlechtern sollten, als man die nach Harburg führenden zu verbessern gedenkt, dennoch die grosse Hauptmasse der Güter, die durch Harburg nach dem Innern zu gehen bestimmt sind, wenigstens in diesem und dem nächsten

Jahrhunderte noch, wieder von Harburg nach Hamburg zurückgebracht werden würde, nm dort gelagert und verkauft zu werden, oder die für die Versendung ins Innern passendste Zeit abzuwarten; ganz wie jetzt ein Theil der Güter, die zum sofortigen Transito bestimmt sind, direct aus dem hamburgischen Hafen nach Harburg verschifft wird.

Aus Gründen, die jedem Kaufmanne hinlänglich bekannt sind, wird der Lauf des Handels sich mit besonderer Vorliebe an seine alten, vorhandenen Verbindungen halten und sich nur im Nothfalle zur Eingehung neuer Verhältnisse entschliessen.

Bis der Reichthum Hamburgs auf Harburg übergegangen ist, bis Hamburg als Handelsplatz durchaus vernichtet ist, wird es der Hauptsitz für das Bankgeschäft Deutschlands mit fremden Ländern bleiben. Wenn der Hafen Harburgs fremde Güter anzieht, wenn es der Ausfuhrhafen für deutsche Producte wird, so müssen die Harburger Kaufleute auf fremde Plätze Wechsel ziehen, und eben so werden von aussen Wechsel auf sie gezogen werden. Die ersteren müssen in Hamburg negotiirt werden, und die letzteren werden auswärts nur dann negotiabel seyn, wenn sie zahlbar in Hamburg gemacht sind. Denn bevor grosse Capitalien in Harburg gesammelt, oder dorthin übertragen seyn werden, muss immer einige Zeit vergehen. Bei dem umfassenden Geschäfte, von dem wir als schon existirend reden, werden ihre Kaufleute genöthigt seyn täglich Wechsel zu discontinuiren, grosse Summen baren Geldes herbeizuschaffen, oder Courantgeld zur Auswechslung gegen Bancogeld nach Hamburg zu senden. Sie müssen Versicherungen schliessen, sie müssen von Stunde zu Stunde alles wissen, was an beiden Plätzen vorfällt, und die Makler müssen im Stande seyn zu jedem Augenblicke schnell von einem Platze zu dem andern zu gehen. Der Harburger Kaufmann wird es vielleicht, selbst für das nächste Jahrhundert noch, zweckmässig finden die Hamburger Börse zu besuchen. Jedes Hinderniss oder Ungewissheit bei einer so nothwendigen schnellen Communication muss natürlich zum Nachtheil des schwächeren Platzes wirken, den, ohne dadurch beleidigen zu wollen, nach unserer Voraussetzung Harburg auch noch einige Zeit nach der Anlage seines Hafens, im Vergleich mit Hamburg einnehmen wird.

Wir zweifeln sehr, dass sich viel Schiffsverkehr nach dem neuen Hafen ziehen wird, so lange in Hamburg und Altona gute Häfen und die damit in Verbindung stehenden zahlreichen Vortheile für Schiffer und Schiffe zu finden sind.

Aber auf welche Weise soll denn der neue Elbhafen einen Vorzug vor den alten erlangen? Wie kann das Geschäft von Hamburg nach Harburg hinüber gezogen werden? Nur dann wird dies geschehen können, wenn es Harburg möglich seyn wird, sich auch die übrigen, viel wichtigeren Vorzüge Hamburgs anzueignen, — Vorzüge die bei weitem werthvoller sind als der Gewinn einiger Fuss Wasser — nur dann, wenn es Harburg möglich seyn wird von der Nähe Hamburgs Gewinn zu ziehen.

Welches Zutrauen aber kann man in das Hafenproject setzen, wenn die Beförderer desselben zu den heftigsten Gegnern der Ueberbrückung der Elbe gehören? Welches Zutraun sollte die hannoversche Regierung in die Rathgeber setzen dürfen, die sie zur Untersuchung dieser mercantilen Frage aufgeboden hat, wenn nicht ein einziger unter ihnen die einfache Wahrheit entdeckt hat, dass eine Eisenbahn zwischen Harburg und Hamburg, dass die Verbesserung und Leichtigkeit einer schnellen und ungehinderten Communication einen vornehmlichen und wesentlichen Theil des Hafenprojectes hätte bilden sollen; wenn, diese Rathgeber, anstatt die zu so gelegener Zeit gebotene Hülfe mit Freuden zu ergreifen, dieselbe vielmehr als ihren Plan zerstörend und hindernd von sich abweisen.

Angenommen nun, um die Sache noch weiter zu verfolgen, dass Hannover keine starke oder dringende Veranlassung sähe, eine grosse Summe Geldes auszugeben um das Hafenproject durchzusetzen, und dass es räthlich seyn möchte, den Fluss auszutiefen und die Schiffbarkeit herzustellen bevor die Regierung angegangen würde zur Bildung des Hafens selbst Gelder herzugeben; was möchte dann wohl die zweckmässigste Handlungsweise seyn? Nach unserem Dafürhalten wäre es gewiss das beste, die Entwicklung der Kräfte, die Harburg schon jetzt besitzt, zu befördern, ihm Mittel an die Hand zu geben um Reichthum und Kraft zu gewinnen, und es in den Stand zu setzeu, durch eigene Hülfsmittel die Schwierigkeiten zu besiegen, die Natur oder Zeit ihm in den

Weg gelegt haben. Jenachdem sein Vermögen wächst, wird es auch im Stande seyn seine Träume, wenn sie überall erfüllt werden können, zu verwirklichen, und so wird denn auch allmählig die Schifffahrt, wenn sie zu verbessern ist, verbessert werden und endlich auch der Hafen mit einer mässigen Beihülfe des Staates, und unterstützt durch die Stimme des ganzen Landes, angelegt werden können; während jetzt das Land unmöglich einem Plane gewogen seyn kann, der, wenn er gleich so lange schon in Ueberlegung genommen ist, doch bis jetzt so wenig überlegt erscheint.

Und welcher Entwicklung ist denn Harburg fähig, vorausgesetzt dass es vermittelt einer Eisenbahn über Wilhelmsburg Hamburg so viel näher gebracht wird?

Die Handwerker werden nicht nur durch die Ausdehnung ihres Geschäfts für Harburg selbst, die in der Zunahme der Bevölkerung und der Industrie der Stadt ihren Grund hat, prosperiren; sondern sie werden auch mit Kunden in Berührung gebracht werden, von denen sie rücksichtlich des Geschäfts jetzt eben so abgeschlossen sind, als ob sie in Hannover lebten; und so werden sie denn auch, nach Massgabe ihres Geschickes und ihrer Thätigkeit, bei den Lieferungen der für den Schiffsverkehr und den Exporthandel Hamburgs und Altonas erforderlichen Vorräthe, ihre Beschäftigung finden.

Sobald eine ununterbrochene und rasche Communication zwischen Hamburg und Harburg bestehen wird, werden manche Leute, besonders Hannoveraner, die in engen Beziehungen mit dem Innern stehen und hauptsächlich mit hannoverschen oder anderen deutschen Erzeugnissen handeln, es zweckmässiger finden in Harburg zu leben als in Hamburg. Sie werden von dort aus ihr Geschäft betreiben, das sie jetzt an Hamburg bindet. Während sie aber auf diese Weise ihren besonderen Handelszweig mit grösserer Oeconomie und besserem Vortheile in Harburg betreiben, werden sie zugleich in jeder anderen Beziehung im Stande seyn ein allgemeines kaufmännisches Geschäft fast mit derselben Bequemlichkeit dort zu führen, als ob sie in Hamburg wohnten. Harburg wird allmählig ein Depot für manche deutsche Artikel und Erzeugnisse werden, so bald man nur weiss, dass dieselben zu jeder Zeit wenn man ihrer bedarf, mit dersel-

ben Leichtigkeit und Gewissheit nach dem Hamburger Hafen geschafft werden können, als ob sie in Hamburg selbst oder Altona gelagert wären.

Zug- und Schlachtvieh aus den südlichen Theilen Hannovers wird zum Verkauf in Harburg bleiben. Pferde- und Viehhändler werden an die Stelle der Frachtfuhrleute treten, und da ihre Vorräthe zahlreich und ihr Aufenthalt in Harburg länger seyn wird, so werden sie Harburg für den Verlust dieser Fuhrleute überreichlich entschädigen. Wenn zwischen Harburg und Hamburg die leichte, gewisse und rasche Communication einer Eisenbahn nicht hergestellt wird, so werden jene Viehhändler, obgleich sie auf der Eisenbahn von dem Innern nach Harburg gehen werden, es vorziehen mit ihren Vorräthen sich an den Platz zu begeben, wo sie sogleich Käufer zu finden erwarten können, anstatt in Harburg zu bleiben bis man ihrer Waare bedürfen wird. Eine Fortsetzung der Eisenbahn aber würde im Gegentheil Hamburger und Altonaer Schlachter und Viehhändler veranlassen Harburg an bestimmten Tagen zu besuchen, und das erstandene Vieh würde dort so lange bleiben bis man es passend fände dasselbe herüber zu schaffen.

Der ehrenwerthe Deputirte für Harburg*) mag immerhin für sich selbst über die Vortheile lachen, welche der Besuch von hunderten wohlhabender Hamburger Harburg gewähren wird, wir glauben indess nicht dass die Wirthe und Handwerker der Stadt, die er repräsentirt, Ursache haben werden ihm für seine wohlgemeinten Bemühungen, sie dieser Vortheile zu berauben, Dank zu wissen. So unglaublich es auch ihm oder seinem gelehrten Collegen für Lüneburg scheinen mag, dass sich in Hamburg Leute finden könnten, die diese Städte nur zum Vergnügen besuchen würden, oder dass der Besuch von Gästen, die nur ihre Zerstreuung beabsichtigen, Veranlassung zu einträglichen Beschäftigungen darbieten und so direct oder indirect der ganzen Bevölkerung nützlich werden könnte, so wagen wir es dennoch zu behaupten, dass eine grosse Zahl von Hamburgern und Altonaern beide Städte besuchen werden, und dass die Einwohner vernünftig genug seyn werden sich nicht um den Zweck

*) Hannoversche Staatszeitung, 6. April 1835.

ihrer Gäste zu kümmern, sondern, wenn diese in Geschäftsangelegenheiten kommen, durch eine gute Aufnahme sich bemühen werden, sie zu einer baldigen Wiederkehr zu ihrem Vergnügen zu veranlassen.

Durch die Verbesserung der Communication mit Hamburg wird einer grössern Anzahl von Pferden Beschäftigung werden, als man auf der Strasse nach Celle ausser Thätigkeit gesetzt zu sehen befürchtet, die Zahl der auf der Strasse nach Bremen und Holland jetzt erforderlichen Pferde wird in Folge der Eisenbahn bedeutend vermehrt werden müssen; während die Ausdehnung der Stadt durch neue Gebäude, und der Verkehr mit der Umgegend, durch die neuen Ansiedler und täglichen Besucher herbeigeführt, den Fuhrleuten die vortheilhafteste aller Beschäftigungen bringen werden, nämlich die, welche der belebtere einheimische Verkehr veranlassen wird.

Es liegt nicht in unserem Plane ein vollkommenes Verzeichniss der Vorthelle zu liefern, die Harburg oder Lüneburg von der Ueberbrückung der Elbe zu erwarten haben. Wir glauben aber, wie schon früher geschehen, noch auf die vortheilhafte Lage hinweisen zu müssen, die diese Städte für die Verwendung hamburgischer Capitalien zur Anlage von Fabriken und Manufacturen darbieten, die in beiden und vorzüglich dann errichtet werden würden, wenn Hannover später dem Zollvereine beitreten sollte.

Die Verbesserung des Personenverkehrs wird in dieser Beziehung für beide Städte gleich nützlich und nothwendig seyn. Dem Transitohandel Lüneburgs kann, wie oben gezeigt ist, die Eisenbahn über Wilhelmsburg nur während des Frostwetters einigen Abbruch thun, wo die grössere Gewissheit diesem Wege in einigen Fällen den Vorzug verschaffen kann; auf der anderen Seite aber wird der bessere Zustand der Heerstrassen bei Frostwetter auch den Transport mancher Güter wie früher über Lüneburg nach Braunschweig und Salzwedel veranlassen.

Einige der Harburger Spediteure streben, wie allgemein bekannt ist, sehr darnach ihre auswärtige Correspondenz zu erweitern und ihr Geschäft lieber von auswärts herzuziehen als von Hamburg. Beides mit einander zu vereinigen wird unmöglich seyn, weil kein Hamburger Kaufmann seine

Geschäfte denen zuwenden wird, die sich zu derselben Zeit bemühen, ihn aus dem Geschäftszweige zu verdrängen, in welchem er sie bisher beschäftigt hat.

Durch eine Eisenbahn werden die, welche auswärtige Verbindungen den Hamburgischen vorziehen, in den Stand gesetzt, das allgemeine Geschäft eines Kaufmannes zu betreiben und mit ihrem gegenwärtigen Handel verschiedene Branchen des auswärtigen Geschäftes zu vereinigen, von denen sie durch die Trennung von Hamburg bis jetzt ausgeschlossen gewesen sind. Die aber, die es vorziehen sich auf ihren gegenwärtigen Geschäftszweig zu beschränken, der einen fortwährenden Verkehr mit Hamburg erfordert, werden eine viel bessere Gelegenheit haben ihrem Geschäfte mit Erfolg nachzugehen. Sie werden den Vorthail haben mit ihren Kunden zu verhandeln gerade als ob sie selbst in Hamburg wohnten. Sie werden nach wie vor mit der Spedition der Güter von Hamburg nach den entferntesten Winkeln Deutschlands beauftragt werden; und es wird ihnen überlassen bleiben, dieselben nach Umständen zu Wasser oder auf der Eisenbahn nach Harburg kommen zu lassen. Durch ihre Agenten oder Gehülffen aber in Hannover und Braunschweig werden sie zugleich den Vorthail haben, die Waaren an den Ort ihrer Bestimmung weiter zu befördern, während dieselben Agenten ihnen dort die Spedition der aus dem Innern nach Hamburg bestimmten Güter sichern.

Einige Zeit freilich kann der gute Erfolg der verbesserten Communication in beiden Städten verzögert werden und zwar theils, von Seiten der Einwohner sowohl wie der Magistrate, durch den Mangel des rechten Wunsches oder der Fähigkeit die gebotenen Vorthaile zu benutzen, theils durch das natürliche Bestreben derer, die so grosses Unheil von der Eisenbahn verheissen haben, ihre Verheissung in Erfüllung gehen zu sehen; dies aber wird nur ein vorübergehender Uebelstand seyn und diese verkehrten Folgen werden bald den richtigen und besseren Platz machen müssen.

3) Wir müssen gestehen, dass wir den Sinn der von der königl. Commission ausgesprochenen Meinung nicht verstehen, dass die nothwendigen Grenz- und Controlle-Massregeln unvermeidliche Störungen des freien Verkehrs zwischen Harburg und Hamburg herbeiführen würden; und eben

so wenig sehen wir eine Nothwendigkeit einer Etablirung von Grenzmassregeln auf dem rechten Elbufer, oder einer Collision der Souverainitätsrechte Hannovers und Hamburgs; wenigstens erblicken wir keine Schwierigkeit, die nicht mit grosser Leichtigkeit und zum Vortheil beider Staaten beseitigt werden könnte, wenn, wie nicht zu bezweifeln, beide Parteien den aufrichtigen Wunsch hegen, sich einander bereitwillig entgegenzukommen.

Die Insel Wilhelmsburg liegt ausserhalb der Hannover-Zolllinie, gerade wie die Hamburger Marsch ausserhalb der Hamburger liegt. Die Eisenbahn über Wilhelmsburg kann oder braucht daher weder die eine noch die andere Zolllinie zu berühren. Die Zollstätten beider Staaten bleiben ungestört und der von der Eisenbahn eingenommene neutrale Grund zwischen beiden Zolllinien wird so gesichert werden, dass an die Möglichkeit von Störungen nicht zu denken ist. Die Eisenbahnwagen werden alle Güter und Passagiere innerhalb des Harburger Zollhauses absetzen. Hier und nicht auf Wilhelmsburg werden sie einer Durchsicht unterworfen werden. Reisende, die ins Innere zu gehen wünschen, müssen sich natürlich in solche Verordnungen der Polizei fügen, die auch für die mit anderen Gelegenheiten Reisenden gelten; während die Güter in dem Zollhause bleiben bis der Zoll berichtet ist und sie von dem Spediteur, an dessen Adresse sie gesandt worden, weiter befördert werden.

Eben so wird es mit dem aus dem Innern ankommenden Passagieren und Gütern gehalten werden; da der Punct der Bahn, wo die Wagen ankommen und abgehen, dem Zollhause ganz nahe und mit demselben verbunden seyn wird, so werden alle Güter durch den Hof des Zollhauses durchgehen und so lange im Gewahrsam daselbst bleiben, bis sie clarirt und entweder auf der Eisenbahn oder zu Wasser weiter befördert werden, je nachdem die Instructionen des Spediteurs lauten, an dessen Haus sie adressirt waren.

Da Harburg eine Grenz-Zollstätte ist, so müssen, wie sich das von selbst versteht, alle Güter, die auf der Wilhelmsburger Eisenbahn dort ankommen oder abgehen, derselben Zollcontrolle unterworfen werden wie die mit anderen Gelegenheiten kommenden und gehenden Güter. Die respectiven Regierungen aber werden es ihrem eigenen Vortheile ge-

mäss finden die schnelle und billige Beförderung der Transitogüter, so weit sich das mit der unvermeidlichen Controlle vereinigen lässt, auf alle Weise zu erleichtern; und auch der Spediteur wird bald einsehen, dass es sein eigener Vortheil erheischt, die Wünsche seiner Handlungsfreunde in dieser Beziehung möglichst zu befördern. Was die Güter anbetrifft, so glauben wir, wie schon oben gezeigt ist, dass nur ein kleiner Theil des Verkehrs über Wilhelmsburg seinen Weg nehmen wird, und es wird sich daher keine Veranlassung zeigen zu Gunsten desselben von dem allgemeinen Verfahren eine Ausnahme zu machen.*)

4) Ein ähnliches Missverständniss scheint hinsichtlich des Tarifs für den Wilhelmsburger Theil der Bahn obzuwalten.

Die Commission macht Einwendungen gegen den Vorschlag, für die Passage über Wilhelmsburg per Meile dieselben Taxe anzusetzen wie für die übrigen Theile der Bahn. Dieser Vorschlag aber war in Folge des ausdrücklichen Wunsches eines Mitgliedes der königl. Commission gemacht, welches Hrn. Taylor und Hrn. Vignoles durch einen vom 18. März datirten Brief unterrichtete, dass sie durch Annahme dieses Vorschlages ihren Plan und den Consens der Kammern sehr befördern würden.

In Folge dieses Verlangens hat denn Hr. Taylor, um, wie er glaubte, dem ausdrücklichen Wunsche der Commission entgegen zu kommen, darein gewilligt, dass alle Güter,

*) Da es der Eisenbahn-Compagnie untersagt werden wird, sich in das Geschäft Harburgs zu mischen, so werden alle Güter (mit Ausnahme kleiner Päckchen) die durch diese Stadt gehen, an einen Spediteur adressirt werden, dessen Pflicht und Interesse es seyn wird, sie so schnell als möglich weiter zu schaffen. In den Fällen, wo das Zollgesetz eine General-Revision gestattet, worden die Güter gleich mit dem nächsten Zuge weiter gehen können. Wo aber eine Special-Revision erforderlich ist, werden eine oder zwei Stunden für diese genügen, und die Abgangszeiten der Züge werden so eingerichtet werden, dass auch hier der schnellen Absendung nichts in den Weg tritt.

Wenn Güter nach den Eisenbahn-Depots ohne Adresse für Harburg gesendet werden, so wird die Direction befugt seyn, sie ex officio an einen Spediteur zu senden, um sie auf dem Zollbureau zu clariren.

die wenigstens 20 englische Meilen weit die Eisenbahn benutzen würden, für die Passage über die Elbe nicht mehr entrichten sollten als für eine gleiche Entfernung auf der Hauptbahn, und dass die Passagiertaxe für diese Entfernung von 6 englischen Meilen sich ganz nach dem allgemeinen Tarif richten sollte. —

Da nun die Compagnie diese Bestimmung nur in Berücksichtigung der Ansichten der Commission getroffen hat, so kann sie auch nichts dawider haben, dieselbe wieder aufzugeben um den von der Commission so unerwartet gegen ihren eigenen Vorschlag erhobenen Einwurf zu beseitigen.

Die schweren Kosten eines Dammes und der Brücken — die Kürze der Station — die Extrakosten der Dampfswagen*) und der nach der Visitation der Güter auf dem Zollhause erforderlichen Arbeit, alle diese Umstände sprechen für die Billigkeit und Zweckmässigkeit eines höheren Tarifs oder einer Extrabelastung für Brückengeld. Da ferner bisweilen auch Güter die Wilhelmsburger Bahn benutzen könnten, die nicht für die Hauptbahn bestimmt sind, so scheint auch aus dieser Rücksicht ein besonderer Tarif für diesen Theil nothwendig zu seyn.

Wenn die hannoversche Regierung auf einen besonderen Tarif besteht und verlangt, dass die Bahn über Wilhelmsburg im Allgemeinen nicht zum Gütertransport benutzt werde, so hat sie, wie wir vermuthen, dabei den Zweck die Harburger Schiffer zu beschützen. Da nun aber diese an der Güterverschiffung von Hamburg aus keinen Theil haben, indem diese nur durch Hamburger Schiffe geschieht, so würde es vielleicht beide Staaten, Hannover und Hamburg, am besten zufrieden stellen, wenn die Eisenbahn-Compagnie es jeder der beiden Regierungen überliesse, den Tarif und die Beschränkungen des Waarentransportes von ihrer Seite des Flusses nach der entgegengesetzten selbst festzusetzen — vorausgesetzt natürlich, dass die Preise nicht niedriger

*) Wegen der beweglichen Oeffnungen der Brücken, oder wegen der Dampf-Fähren, wenn man diesen den Vorzug geben sollte, wird wahrscheinlich ein besonderes Etablissement von Dampfswagen nothwendig werden. Es wird nach unserer Meinung besser seyn die Wagen von der Insel nach den respectiven Depots durch Extramaschinen zu bringen.

seyn dürften als der allgemeine Tarif, und dass für die Güter, die die Hauptbahn nicht benutzten, eine höhere Fracht bezahlt würde.

Wir wollen uns nun zu der von der Commission vorgeschlagenen Linie über Lüneburg und Uelzen wenden und untersuchen:

1) wie diese auf das Interesse der Eisenbahn und das Gesamtinteresse Hannovers, und

2) wie sie auf die speciellen Interessen Lüneburgs wirken würde.

Die königl. Commission scheint bei der Feststellung dieser Bedingung es für ausgemacht angenommen zu haben, dass die Billigkeit eines Eisenbahn-Transportes so gross sey, dass ein Umweg von mehreren deutschen Meilen nicht in Betracht komme, wenn die Strasse nur durch ein ebenes Terrain und auf grosse Städte oder andere wichtige Gegenstände geführt werde*).

Wir haben schon oben Gelegenheit gehabt, die in Deutschland verbreiteten irrthümlichen Begriffe über die ausserordentliche Wohlfeilheit des Eisenbahn-Transportes aufzudecken. Giebt man aber zu, dass diese Begriffe wirklich unbegründet sind, so fallen damit auch zugleich die Argumente, welche einer über Umwege zu führenden Linie einer Eisenbahn das Wort reden.

Bei jeder Ausrechnung eines Gewinn versprechenden Tarifs muss nicht nur das ursprüngliche Anlagecapital, sondern auch die Zugkosten und die für Abnutzung und Unterhaltung des ganzen Werkes zu veranschlagenden Ausgaben in Betracht gezogen werden; der Belauf aller dieser Kosten aber muss sich nothwendig nach der Länge der Bahn richten. Im vorliegenden Fall trifft es sich sogar noch, dass die weitere Linie rücksichtlich des Terrains viel ungünstiger ist als die vom Hrn. Vignoles vorgeschlagene,

*) „Es kommt im Gangen bei einer Eisenbahn, wegen der grossen Schnelligkeit und Wohlfeilheit der Transporte an sich gar nicht sehr darauf an, ob derselbe einen Umweg mehrerer Meilen macht, wenn sie nur möglichst eben und auf möglichst viele und grössere Orte und wichtige Gegenstände geführt wird.“ Von Grote: über ein Eisenbahn-System für Deutschland. Hannover 1834.

von der die königl. Commission selbst zugiebt, dass sie nach allgemeinen Grundsätzen die empfehlenswerthe sey.

Durch die weitere Linie würden nicht nur die Kosten der Errichtung, sondern auch die jedesmaligen Zugkosten bedeutend erhöht werden.

Aus einem Brief, den Hr. Vignoles nach einer Prüfung der Profile beider Linien an Hrn. Taylor geschrieben hat, geht hervor, dass, ausser dem Unterschiede in der Entfernung die Bahnebene auf dem Ueltzener Zuge so unvortheilhaft ist, dass sie die Zugkosten für diesen Umweg um 50 pCt. vermehren würde*). Schätzen wir nun den Umweg über Lü-

*) Seitdem ich Ihnen zuletzt geschrieben bin ich die Profile der beiden Linien in ihrem ganzen Detail durchgegangen. Ich kann jetzt über die grössere Zweckmässigkeit der Linie durch das Lühe-Thal, zumal wenn eine Abzweigung von Celle nach Braunschweig gemacht wird, keinen Augenblick länger im Zweifel seyn. Der Höhenunterschied auf dem Gipfel der beiden Linien beträgt mehr als 100 Fuss zu Gunsten der Lühe-Linie, die Entfernung ist fast 20 Meilen kürzer und wird durch gewisse Modificationen, die ich erklären werde, in der Ausführung viel weniger kostspielig seyn. Der Gipfel der Ueltzener Linie kann nicht ohne eine mehrere Meilen lange Folge von sich senkenden Flächen von 1 bis 100 (inclined planes of 1 to 100) überschritten werden. Dagegen aber können wir den Gipfel der Lühe-Linie ohne alle Senkungen (inclines) und auf einer sehr vortheilhaften Bahnlinie erreichen. Ueberdies geht die natürliche Linie von Braunschweig direct auf Ueltzen, und wenn wir die Eisenbahn so weit von dieser Linie abbringen um nach Celle zu kommen, und sie dann wieder über die Reihe von Senkungen führen, die zwischen dieser Stadt und Ueltzen liegen, so wird man uns auslachen.

Es wird billiger seyn die directe Linie durch das Lühe-Thal nach Celle, und eine Seitenbahn nach Lüneburg zu legen, als die weitere Linie zu errichten. Angenommen die Transportkosten für eine Tonne Güter wäre 3d p. Tonne für die Meile, so wird man durch die geringere Entfernung 5s p. Tonne, und halb so viel dadurch ersparen, dass man die Senkungen zwischen Ueltzen und Celle vermeidet. Nach den Ausmessungen, die ich vor mir habe, kann ich, wenn Hannover die weitere Strasse wählt, Braunschweig nimmer rathen seine Branche auf Celle zu richten. Ich setze sie von meinen Ansichten und Meinungen schon jetzt in Kenntniss, damit ich Sie später bereit finde, mir kräftige Gründe vorzuweisen, um Ihre groben Verstösse gegen alle Regeln des Strassenbaues und der Eisenbahn-Praxis zu rechtfertigen. Dublin, 15. December 1834.

neburg auf 17 $\frac{1}{2}$ englische oder 3 $\frac{1}{2}$ deutsche Meilen, und fügen die Hälfte davon für die Extra-Zugkosten hinzu, so verlängert sich die Entfernung von Harburg nach Celle um 27 englische oder 5 $\frac{1}{2}$ deutsche Meilen, die natürlich verhältnissmässig den Tarif erhöhen müssen.

Die königl. Commission hat sich sehr stark gegen die Ungerechtigkeit erklärt, die Hauptbahn durch die Extra-Kosten der Bahn über Wilhelmsburg zu belasten. Da aber die Distance von Harburg nach Celle ungefähr 63 englische Meilen beträgt, und die Kosten des Umweges ungefähr 27 Meilen gleich sind, so rath die Commission, im geraden Widerspruch mit ihren eigenen Grundsätzen, dazu, den Verkehr zwischen Harburg und Celle mit einer Erhöhung von $\frac{5}{8}$ oder fast der Hälfte der Uebergangskosten zu belasten, die auf der geraden Linie erforderlich seyn würden. Auch ist es ungegründet, wenn die königl. Commission sagt, dass, sobald man die Seitenbahn nach Lüneburg in Anschlag bringe, die bei der proponirten Linie erspart würde, die Kosten der Erbauung dieser Linie nicht viel grösser seyn würden als die Kosten der directen und der Seitenbahn zusammengenommen. Ausser der ungünstigen Bahnlinie, die auf keinen Fall vermieden werden kann, werden auch die für Durchschnitte und Dämme zwischen Ueltzen und Celle erforderlichen Kosten so viel grösser seyn als auf der directen Linie, dass diese allein die Kosten der ganzen Seitenbahn schon übersteigen würden.

Dieser Umweg wird der Compagnie sehr nachtheilig dadurch werden, dass er einen Zuschuss zu ihrem Capitale sowohl für die ganze Extra-Distance, als auch besonders für die Extra-Kosten des schwierigeren Theiles dieser Linie über Ueltzen nothwendig macht; so wie auch durch die vermehrten Zugkosten für diese weitere Entfernung, die noch dazu durch die erforderliche Extra-Dampfkraft vergrössert werden, und endlich durch die anderen Lasten, die immer im Gefolge einer ungünstigen Bahnlinie sind.

Man kann zwar sagen, dass, weil für den Transport auf der Eisenbahn nach Verhältniss der Entfernung bezahlt wird, die Compagnie durch diesen Umweg nichts verlieren wird. Allein alles, was auf den Verkehr entmuthigend einwirkt, ist ihr nachtheilig. Wenn sie dafür entschädigt werden soll, so

muss das auf Kosten derer geschehn, welche die Eisenbahn benutzen, und eine so drückende vermehrte Last muss als sehr ernstes Abschreckungsmittel und als grosses Hinderniss auf den Verkehr der ganzen Linie der Eisenbahn wirken; gerade wie der Mangel einer passenden Communication zwischen Harburg und Hamburg die Einträglichkeit des ganzen Unternehmens sehr hemmen würde. —

Wenn aber ein Aufschlag von $\frac{3}{4}$ auf die Kosten des Uebergangs von Harburg nach Celle über Lüneburg, nachtheilig auf die Eisenbahn-Compagnie wirkt, indem es den Verkehr auf der ganzen Linie hemmt, so wird der Verlust besonders schwer sowohl auf die Hauptstadt und die südlichen Provinzen Hannovers, als auch auf das ganze Herzogthum Braunschweig fallen, und wird die Vortheile, die sie sonst durch die Eisenbahn erlangen würden, sehr vermindern. Für Sachsen, Baiern und Oesterreich werden, nach Verhältniss ihrer grösseren Entfernung von Harburg, die durch eine solche Abweichung veranlassten erhöhten Kosten weniger fühlbar seyn, weil sie nur den kleineren Theil der ganzen Transportkosten von Harburg ab ausmachen; aber auf das hannoversche Land selbst, dessen Interesse die königl. Commission dadurch zu befördern glaubt, dass sie auf die weitere Linie besteht, werden sie mit ihrem ganzen Gewichte fallen. Je näher ein Ort an Celle liegt, desto nachtheiliger muss für denselben die Verlängerung der Eisenbahnlinie wirken.

Hannover ist auf directem Wege ungefähr 85 englische Meilen von Harburg entfernt. Die Ausgabe für einen Umweg von 27 Meilen wird daher die Kosten des Transportes von dort nach der Elbe fast um ein Drittheil vertheuern.

Das Interesse der Eisenbahn und des Landes ist daher in dieser Beziehung eins und dasselbe. Beiden wird die weitere Linie über Lüneburg schädlich werden.

Wir wollen jetzt zu der Erörterung der Frage übergehen, in wie weit die Aufopferung des Interesses der Hauptstadt und der südlichen Provinzen für Lüneburg vortheilhaft werden könnte. Wir hoffen zeigen zu können, dass Lüneburg von der Seitenbahn eben so viel Vortheil ziehen wird, als sie, bei billiger Berücksichtigung der Interessen Harburgs, thun würde, wenn die Bahn gerade durch ihre Stadt führte.

Auf der Seitenbahn wird sie ungefähr 24 englische Mei-

len von Harburg und 79 von Hannover entfernt seyn. Sie wird auf der Seitenbahn Celle näher seyn als auf dem Wege über Ueltzen. In sofern daher eine Verbesserung der Communication mit Celle und mit jedem andern Platze jenseits Celle wünschenswerth erscheint, ist die Linie über Lopau dem Handel und der Convenienz Lüneburgs viel vortheilhafter.

Es giebt nur zwei Arten, auf welche Lüneburg von der Hauptbahn einen grösseren Vortheil ziehen konnte als von der Seitenbahn.

Erstens wenn alle Güter in Lüneburg umgeladen und alle Passagiere gezwungen werden sollten, eine gewisse Anzahl Stunden daselbst zu bleiben und während ihres Aufenthaltes eine gewisse Summe Geldes auszugeben, ehe sie die Erlaubniß zur Fortsetzung ihrer Reise auf der Eisenbahn erhielten. Wenn aber derartige Ideen auf den Bericht der königl. Commission influirt haben, so versteht es sich doch von selbst, dass die Regierung dieselben nimmer billigen kann.

In ihrer am Bundestage in Frankfurt im Jahre 1832 gemachten Motion, in Bezug auf die Erleichterung und Beförderung des Transito-Handels und Verkehrs in Deutschland, drückte die hannoversche Regierung ihren Wunsch aus, dass dieselben Grundsätze, die durch den Wiener-Congress in Bezug auf die Flussschiffahrt festgesetzt wären, und die seither, wie die Regulirung der Elbe,-Weser- und Rhein-Schiffahrt bewiesen, so heilsame praktische Folgen ergeben hätten, auch auf den Landverkehr ihre Anwendung finden möchten. Einer der wichtigsten dieser Grundsätze war gerade die Abschaffung des veralteten Stapelrechts, das bis dahin gewissen Städten zustand.

Die hannoversche Regierung wird, wie jeder weiss, nicht ihre eigenen Principien verleugnen und eine Maassregel einführen wollen, die nicht nur in sich selbst unpolitisch seyn würde, wenn sie anwendbar wäre, sondern die auch der Natur der Sache noch ganz unausführbar ist. Es ist nicht wahrscheinlich, dass die hannoverschen Stände einen solchen Rückschritt in der Handels-Politik gutheissen würden, sollten sie es aber thun, so könnten sie doch die Wirkung desselben nie über die Unterthanen Hannovers hinaus aus-

dehnen. Eine solche Maassregel müsste ihren eigentlichen Zweck schon deshalb verfehlen, weil sie den natürlichen Handel des Landes zwänge sich einen anderen Weg zu suchen, deren es ja so viele giebt, und würde auf diese Weise nur dazu dienen, die Entwicklung des inneren Wohlstandes Hannovers noch mehr zu hemmen.

Die zweite und einzige andere Weise, wie die weitere Linie der Eisenbahn für Lüneburg besonders nützlich werden könnte, wäre die, dass in Folge derselben die Schifffahrt zwischen Harburg und Hamburg gänzlich vernichtet werden würde. Der Wassertransport der Güter von Hamburg nach Lüneburg kostet nicht viel mehr als der von Hamburg nach Harburg. Da nun die Güter, die über Harburg geschickt würden, für 24 Meilen Eisenbahn-Transport zu bezahlen hätten, und man diese Kosten ganz ersparte, wenn man sich des Wassertransports nach Lüneburg bediente, so liegt es am Tage, dass mit Ausnahme ganz dringender, eiliger Fälle, gar keine Güter über Harburg gehen würden.

Dass nicht nur die Schiffer sondern auch die Spediteure Harburgs zu Grunde gehen würden, wäre dann nicht wie bisher eine blosse rhetorische Floskel in dem Munde der Redner der zweiten Kammer, sondern unvermeidliche Wahrheit und Wirklichkeit, wenn sie nämlich von diesem Geschäftszweige allein existiren müssten. Sie würden in der That aber aller Erwerbsquellen beraubt werden, ausgenommen derjenigen, die ihnen die Verbindung mit Hamburg eröffnete, der sie jetzt so abhold sind.

Dieselben Grundsätze, welche die hannoversche Regierung vor einigen Jahren veranlasst haben, eine Chaussee in gerader Linie von Harburg nach Celle zu bauen, anstatt sie über den jetzt in Vorschlag gebrachten Umweg zu führen, scheinen auch auf die Eisenbahn anwendbar zu seyn; und die viel bedeutenderen Kosten der letzteren bilden bei dieser noch ein dringenderes Motiv für die Wahl der kürzeren Linie. Man wird, wie wir glauben, nicht wünschen Lüneburg auf Kosten Harburgs zu heben. Die von der Regierung sowohl als von den Rednern der zweiten Kammer für das Wohl Harburgs an den Tag gelegte Sorgfalt würde durch den Entschluss, die Bahn über Lüneburg zu führen, gänzlich vereitelt werden.

Da wir in dem Interesse Lüneburgs kein anderes Motiv für die weitere Bahn entdecken können, als das sehr gehässige, Harburg dadurch zu beeinträchtigen, so wollen wir nunmehr die Wirkung einer Seitenbahn auf seinen Wohlstand betrachten und dabei auf den gegenwärtigen Zustand seines Handels Bezug nehmen.

Die Fracht von und nach Lüneburg kann man im Durchschnitt auf 4 bis 5 *Ggr.* pr. Sch.*fl.*, oder ungefähr 3s 6d bis 4s 4d p. Tonne anschlagen. Die Wasserfracht von Harburg nach Harburg ist ungefähr 2s 6d bis 3s 4d p. Tonne, und da Harburg auf der directen Linie ungefähr 6 englische Meilen weiter von Celle entfernt ist als Lüneburg, so wird die Fracht auf der Eisenbahn von Harburg ungefähr 1s 6d bis 2s mehr betragen als von Lüneburg. Auf diese Weise wird sich, wenn man die für die zu Wasser nach Lüneburg gesendeten Güter gewöhnliche Assecuranzprämie noch in Anschlag bringt, bei der Sendung mancher Arten von Waaren über Lüneburg ein kleiner Gewinn ergeben. —

Sollte aber die Regierung finden, dass der Wassertransport nach Lüneburg durch die Ersparung von 6 Meilen auf der Eisenbahn noch nicht hinlänglich gesichert wäre, so kann ein besseres Gleichgewicht sehr leicht dadurch hergestellt werden, dass man den Tarif für die Entfernung zwischen Celle und dem Anfang der Lüneburger Seitenbahn etwas ermässigt, und dagegen den Tarif für die Bahnstrecke von dem letzt genannten Punkte an bis nach Harburg um eben soviel erhöht. Auf diese Weise wird die Total-Fracht von Harburg bis Celle ganz so bleiben, wie sie der allgemeine Tarif bestimmt, während Lüneburg einen solchen Vortheil erlangt, als die Regierung ihm zu ertheilen für zweckmässig halten mag. Das Interesse Harburgs wird eine zu grosse Bevorzugung dieser Art verhindern, und wenn die Regierung von diesem Mittel Lüneburg zu beschützen Gebrauch machen sollte, so scheint es uns das beste zu seyn, dass es der Regierung überlassen bleibe, das Quantum dieser Protection nach den gegenseitigen Interessen der beiden rivalisirenden Städte selbst zu bestimmen.

Man wird leicht einsehen, dass bei einer solchen Einrichtung die Eisenbahn-Compagnie der verlierende Theil ist; denn auf diese Weise wird die Opposition des Wassertrans-